COMPTE RENDU OFFICIEL

DES

DÉBATS

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

DU

CANADA

PREMIÈRE SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

---

5 EDOUARD VII, 1905

VOL. LXIX

COMPRENANT LA PÉRIODE DEPUIS LE ONZIÈME JOUR DE JANVIER JUSQU'AU DEUXIÈME JOUR DE MARS, INCLUSIVEMENT

Publications gouvernementales
Bibliothèque Champlain
Université de Moncton
Moncton, N.-B., CANADA

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR S. E. DAWSON, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1905

ERRATA

VOL. LXIX.

Colonne 59 : Lire, en titre, au-dessous du mot " INTERPELLATION " : " TRANSPORT GRATUIT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL ".

Colonne 98, 1ère ligne : Lire " M. HYMAN " au lieu de " M. BERGERON ".

Colonne 172 : Après motion adoptée sans discussion ", lire " M. Foster ".

Colonne 727, fin du 1er alinéa du petit texte, au bas de la colonne : Lire " M. BARKER " au lieu de " M. BAKER ".

Colonne 1092 : Substituer " Sydney-Mines " à " Sydney ", dans titre, au bas de cette colonne.

Colonne 1124, 19e ligne : Lire " BOYCE " au lieu de " BOYD ".

Colonne 1139, 15e ligne : Lire " MACDONELL " au lieu de " MACDONALD ".

Colonne 1457, motion Monk : Remplacer " cour supérieure " par " cour suprême ".

Colonne 1461, titre des " SUBSIDES " : Remplacer " Dépense du Canada " par " Défense du Canada ".

Colonne 1558 : Sous titre " Canal Murray ", lire " EMMERSON " au lieu de " CAMERON ".

Colonne 1607, " Paper Goods Company " : Lire " Bill (n° 68) " au lieu de " Bill (n° 65) ".

Colonne 1744, " Chemin de fer de Battleford " : Lire " Bill (n° 75) ".

Colonne 1755, 27e ligne : Lire " M. BRODEUR " au lieu de " M. BORDEN ".

Colonne 1775, 31e ligne, M. Brodeur : Lire " comestibles " au lieu de " combustibles ".

Colonne 1839 : Dans les trois interpellations, lire " M. MACDONELL " au lieu de " M. MACDONALD ".

Colonne 1846 : Lire, en titre, " Gare de l'Intercolonial " au lieu de " Garde de l'Intercolonial ".

Colonne 2017, 13e ligne : Lire " M. KEMP " au lieu de " M. KENT ".

Colonne 2019, 13e ligne avant la fin : Lire " poissonniers " au lieu de " prisonniers ".

Colonne 2072, 8e ligne : Lire " Les citoyens de la Malbaie ".

MEMBRES DU GOUVERNEMENT

DU

TRÈS HONORABLE SIR WILFRID LAURIER,

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

À L'OUVERTURE DE LA

PREMIÈRE SESSION DU DIXIÈME PARLEMENT

1905

(CABINET FORMÉ LE 13 JUILLET 1896)

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

CHANGEMENTS.

Hon. Clifford Sifton est succédé comme ministre de l'Intérieur par l'hon. F. Oliver.
Hon. James Sutherland est succédé comme ministre des Travaux publics par l'hon. C. S. Hyman.

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

OFFICIERS DE LA CHAMBRE DES COMMUNES:

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

STÉNOGRAPHES OFFICIELS.

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

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

MEMBRES DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Première Session, Dixième Parlement.

1905

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

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

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

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

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

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

GALLERY, DANIEL—Montréal, Ste-Anne.
GALLIHER, WILLIAM ALFRED—Kootenay.
GANONG, GILBERT W.—Charlotte.
GAUVREAU, CHARLES ARTHUR—Témiscouata.
GEOFFRION, VICTOR—Chambly et Verchères.
GERMAN, WILLIAM MANLY—Welland.
GERVAIS, HONORÉ—Montréal, St-Jacques.
GIRARD, JOSEPH—Chicoutimi et Saguenay.
GLADU, JOSEPH E. O.—Yamaska.
GORDON, DAVID ALEXANDER—Kent-est.
GRANT, GEORGE D.—Ontario-nord.

GREENWAY, THOMAS– Lisgar.
GUNN, BENJAMIN B.—Huron-sud.
GUTHRIE, HUGH—Wellington-sud.

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

INGRAM, ANDREW B.—Elgin-est.

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

KEMP, ALBERT E.—Toronto-est.
KENNEDY, JAMES BUCKHAM—New-Westminster.

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

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

NORTHRUP, WILLIAM BARTON—Hastings-est.

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

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

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

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

TALBOT, ONÉSIPHORE ERNEST—Bellechasse.
TALBOT, PETER—Strathcona.
TAYLOR, GEORGE—Leeds.
TELFORD, WILLIAM PATTESON—Grey-nord.
THOMPSON, ALFRED—Yukon.
TISDALE, HON. DAVID—Norfolk.
TOBIN, EDMUND WILLIAM—Richmond et Wolfe.
TURGEON, ONÉSIPHORE—Gloucester.
TURRIFF, JOHN G.—Assiniboïa-est.

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

ZIMMERMAN, ADAM—Hamilton-ouest.

LISTE ALPHABÉTIQUE

DES

COLLÈGES ÉLECTORAUX ET DES MEMBRES

DE LA

CHAMBRE DES COMMUNES

PREMIÈRE SESSION, DIXIÈME PARLEMENT

1905

ALBERTA—John Herron.
ALGOMA-EST—Albert Edward Dyment.
ALGOMA-OUST—Arthur Cyril Boyce.
ANNAPOLIS—Samuel W. W. Pickup.
ANTIGONISH—Colin F. McIsaac.
ARGENTEUIL—George H. Perley.
ASSINIBOÏA-EST—John J. Turriff.
ASSINIBOÏA-OUEST—Walter Scott.

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

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

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

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

FRONTENAC—Melzar Avery.

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

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

INVERNESS—Angus McLennan.

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

KAMOURASKA—Ernest Lapointe.
KENT (N.-B.)—Olivier J. LeBlanc.
KENT-EST (O.)—David Alexander Gordon.
KENT-OUEST (O.)—Herbert S. Clements.
KING ET ALBERT (N.-B.)—George W. Fowler.
KING (N.-E.)—Hon. sir Frederick W. Borden, C.C.M.G.

KING (I.P.-E.)—James J. Hughes.
KINGSTON—William Harty.
KOOTENAY—William Alfred Galliher.

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

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

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

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

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

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

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

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

TÉMISCOUATA—Charles Arthur Gauvreau.
TERREBONNE—Samuel Desjardins.
TROIS-RIVIÈRES ET ST-MAURICE—Jacques Bureau.
TONNERRE, BAIE DU, ET RIVIÈRE LA PLUIE—James Conmee.
TORONTO-CENTRE—Edmund Bristol.
TORONTO-EST—Albert E. Kemp.
TORONTO-NORD—Hon. George Eulas Foster.
TORONTO-SUD—Angus Claude Macdonell.
TORONTO-OUEST—Edmund Boyd Osler.

VANCOUVER (cité)—Ralph Smith.
VAUDREUIL—Gustave Boyer.

VICTORIA (C.A.)—George Riley.
VICTORIA (N.-B.) cité—Hon. John Costigan.
VICTORIA ET HALIBURTON (O.)—Samuel Hughes.

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

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

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

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

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

Débats des Communes

PREMIÈRE SESSION—DIXIÈME PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 11 janvier 1905.

Ce jour étant le premier de la première session de la dixième législature pour l'expédition des affaires, M. Thomas Barnard Flint, maître ès-arts, docteur en droit, greffier de la Chambre des communes, et le lieutenant-colonel Henry Robert Smith, sergent d'armes, commissaires nommés *per dedimus potestatem* pour assermenter les membres de la Chambre des communes, faisant acte de présence et ce, en conformité de leur devoir, M. Henri G. La Mothe, greffier de la Couronne en chancellerie, remet à M. Thomas Barnard Flint la liste des noms des députés élus pour servir au cours de la législature actuelle.

Les commissaires ci-haut désignés assermentent les députés présents, puis ces derniers retournent à leurs sièges, après avoir signé la formule du serment.

Le greffier de la Chambre donne lecture à la Chambre de la communication suivante qu'il a reçue de Son Excellence le Gouverneur général :

Ottawa, 28 décembre 1904.

Monsieur,—J'ai reçu ordre de Son Excellence le Gouverneur général de vous informer que le juge en chef du Canada, à titre de gouverneur intérimaire, se rendra à la salle des séances du Sénat, afin d'ouvrir la session du parlement fédéral, mercredi, le 11 du mois prochain, à trois heures de l'après-midi.

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

Le greffier de la Chambre des communes.

M. Ernest John Chambers, huissier du Sénat, transmet un message dont voici la teneur :

Messieurs de la Chambre des communes :

Son Honneur le gouverneur intérimaire désire que les membres de cette honorable Chambre se rendent immédiatement dans la salle des délibérations de l'honorable Sénat.

Les membres de la Chambre se rendent en conséquence à la salle des délibérations du Sénat, et le président du Sénat s'exprime ainsi :

Honorables messieurs du Sénat :
Messieurs de la Chambre des communes :

J'ai ordre de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général ne juge pas expédient de faire connaître les motifs qui l'ont porté à convoquer la législature actuelle du Canada, avant que le président de la Chambre des communes ait été choisi en conformité de la loi; mais que, demain même, à trois heures de l'après-midi, Son Excellence fera connaître les causes de la convocation de cette législature.

Et les membres de la Chambre des communes étant de retour,

ELECTION DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur Flint, le premier devoir qui incombe à cette Chambre, à l'ouverture de cette nouvelle législature, c'est de procéder immédiatement à l'élection d'un président. J'ai à peine besoin de le faire observer, la charge de président de cette Chambre, sous notre régime parlementaire de gouvernement, ne le cède à nulle autre, et marche de pair avec les charges les plus élevées à la disposition de la Couronne ou du peuple. En premier lieu, le président de la Chambre des communes est la voie de communication entre la Chambre et la Couronne ; il est l'organe, le porte-parole de cette assemblée délibérante ; et, dans le passé, à l'origine de l'histoire de la mère patrie, alors que la nature des relations de la Couronne et du parlement n'était ni aussi claire, ni aussi bien définie qu'elle l'est aujourd'hui, cette partie des devoirs du président de la Chambre était de souveraine importance. Mais nous vivons à une époque moins agitée, en des temps plus heureux, et les devoirs que le président remplit à cet égard sont, pour ainsi dire, affaire de forme.

D'autre part, toutefois, les devoirs que l'Orateur est tenu de remplir, comme président de cette Chambre, ont assumé une nouvelle importance. Ces devoirs demandent certaines qualités qu'il n'est pas toujours facile de trouver réunies chez le même individu. D'abord, on veut voir briller chez lui cet esprit de justice et de stricte équité qui donne à tous les partis l'assurance qu'ils seront toujours traités avec impartialité. On demande, en outre, qu'il soit versé dans le droit parlementaire. Je dois déclarer à la Chambre qu'à mon avis, et de l'avis de tous si je ne me trompe, monsieur Robert Franklin Sutherland, député de la division d'Essex-nord, est doué de toutes les aptitudes voulues à ces différents égards, pour

remplir la charge de président. Les députés, ses collègues au cours de la dernière législature, s'accorderont à dire avec nous, j'en suis convaincu, que nous pouvons, à bon droit, espérer qu'entre ses mains les bonnes traditions de la Chambre des communes telles que nous les a transmises la mère patrie et comme nous les voulons maintenir au pays, se conserveront dans leur intégrité. J'ai donc l'honneur de proposer, appuyé par sir William Mulock :

Que Robert Franklin Sutherland, député représentant le collège électoral de la division d'Essex-nord, prenne le fauteuil présidentiel de cette Chambre, à titre d'Orateur.

L'honorable G. E. FOSTER (Toronto-nord) : Nul ne saurait trouver matière à critique dans la définition que le très honorable premier ministre vient de nous donner des devoirs du président de la Chambre. C'est au premier ministre qu'il incombe en premier lieu de faire ce choix, et sans doute, il a usé de toutes les lumières de son jugement en désignant pour cette charge si importante un député qui en réalise la noble définition et l'idéal. Je n'ai pas le plaisir de connaître personnellement l'honorable député qui a été proposé, mais je tiens de la bouche même de ses collègues de ce côté-ci de la Chambre, qu'à leurs yeux, grâce à son indépendance de caractère et aux autres qualités qu'ils lui reconnaissent, il saura maintenir intactes les hautes traditions existant de temps immémorial dans cette Chambre, traditions qui, nous l'espérons, ne cesseront de se perpétuer ici. Dans les circonstances et vu l'excellente opinion que l'on a de l'honorable député, je dois déclarer que les membres de la gauche prodigueront tout l'appui légitime au président dont le choix vient d'être fait, et lui prêteront main-forte en tout et partout, tant qu'il remplira fidèlement les devoirs importants de cette charge, comme je suis sûr qu'il le fera toujours.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien !

M. FOSTER : La conservation du bon ordre et de la dignité de cette Chambre dépend de la loyale opposition de Sa Majesté et des députés de la droite, et nous avons autant à cœur que ces derniers de veiller à leur maintien.

La motion ayant été mise aux voix, le greffier de la Chambre (Monsieur T. B. Flint), la déclare résolue dans l'affirmative, *nemine contradicente*, et déclare M. Robert Franklin Sutherland, député d'Essex-nord, dûment élu président de la Chambre.

M. Sutherland, de son siège, est conduit au fauteuil présidentiel par sir Wilfrid Laurier et sir William Mulock.

L'honorable ROBERT FRANKLIN SUTHERLAND (président-élu) : Messieurs les députés à la Chambre des communes, je tiens à vous exprimer mes plus sincères remerciements pour l'honneur que vous m'avez conféré en m'appelant à la charge de président de cette Chambre. Nul ne saurait apprécier plus vivement que je ne le fais l'honneur découlant de ce choix. D'autre part, je doute plus que personne de mon aptitude à remplir les devoirs de cette charge. Au début, je manque absolument d'expérience, comme vous le savez, mais j'espère que cette lacune sera compensée par votre bienveillance à mon égard, et qu'il me sera permis de compter, pour quelque temps au moins, sur cette bienveillance de la part des députés de la droite et de la gauche. Grâce à votre aide et à votre coopération, nous serons, j'en suis convaincu, en mesure de sauvegarder les droits et les privilèges de cette Chambre, en conformité des règlements et usages établis, et nous réussirons à maintenir cette liberté de la parole, qui est à la base même de la liberté, et en même temps à maintenir la dignité et le décorum dans nos délibérations. J'ai à peine besoin d'ajouter qu'à mon entrée en charge, je suis animé du plus vif désir de faire preuve de parfaite impartialité envers l'un et l'autre côtés de la Chambre.

Sans prétendre le moins du monde savoir assez bien la langue française pour pouvoir prononcer un discours dans cette langue, si on veut me le permettre, je vais essayer de dire quelques mots en français.

(Texte).—Messieurs les députés, la langue française étant plus familière à un grand nombre de membres de cette Chambre et à un nombre considérable des électeurs du comté que je représente ici, je suis heureux de pouvoir vous témoigner dans cette langue mes remerciements sincères pour l'honneur qui vient de m'être conféré, et avec votre coopération et celle de mes amis de langue anglaise je m'efforcerai de remplir cette haute fonction avec tout le zèle et le dévouement dont je suis capable.

Le sergent d'armes dépose alors la masse sur le bureau de la Chambre.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la Chambre lève sa séance à trois heures trente minutes de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 12 janvier 1905.

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

M. l'ORATEUR donne lecture à la Chambre de la lettre suivante reçue par lui :—

Cabinet du secrétaire du Gouverneur général du Canada.

Ottawa, 11 janvier 1905.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la Chambre du Sénat, pour y ouvrir formellement la première session du dixième

parlement du Canada, jeudi, le 12 du courant, à trois heures de l'après-midi.

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

J. HANBURY-WILLIAMS, colonel,
Secrétaire du Gouverneur général.

A l'honorable
Orateur de la Chambre des communes.

M. Ernest John Chambers, huissier du Sénat, remet le message suivant :

M. l'Orateur, Son Excellence le Gouverneur général requiert la présence immédiate de cette honorable Chambre dans la salle du Sénat.

La Chambre se rend en conséquence à la salle du Sénat, et M. l'Orateur, l'honorable Robert Franklin Sutherland, dit alors :—

La Chambre des communes m'a élu, malgré mon insuffisance, pour remplir les fonctions d'Orateur. Si jamais, dans l'accomplissement des devoirs de ma charge, je commettais quelque erreur, je demande que la faute me soit imputée à moi, et non aux Communes, dont je suis le serviteur, et qui, par mon ministère, réclament humblement, pour être mieux en état de remplir leurs devoirs envers leur souverain et leur pays, tous leurs droits et privilèges incontestables, spécialement ceux de la liberté de la parole dans leurs débats, le libre accès à la personne de Votre Excellence, en tout temps convenable, et, de la part le Votre Excellence, l'interprétation la plus favorable de leurs délibérations.

L'Orateur du Sénat dit alors :

J'ai ordre de Son Excellence de vous déclarer qu'elle compte pleinement sur l'attachement de la Chambre des communes à leurs devoirs envers la personne de Sa Majesté et son gouvernement ; et ne doutant point que ses délibérations soient conduites avec sagesse, modération et prudence, elle accorde et, en toutes occasions elle reconnaîtra et permettra l'exercice de ses privilèges constitutionnels.

J'ai aussi ordre de vous assurer que les Communes auront un prompt accès auprès de Son Excellence, en toutes les occasions convenables, et que Son Excellence interprétera toujours de la manière la plus favorable leurs délibérations, ainsi que vos paroles et vos actions.

Il plut alors à Son Excellence d'ouvrir le parlement par un discours du Trône.

Et la Chambre étant de retour, M. l'Orateur dit :

J'ai l'honneur de faire rapport que la Chambre s'étant rendue auprès de Son Excellence le Gouverneur général dans la salle du Sénat, j'ai informé Son Excellence que j'avais été élu Orateur, et j'ai réclamé, en vorte nom et au mien, les privilèges accoutumés, que Son Excellence a bien voulu accorder.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 1) relatif à la prestation des serments d'office.—(Sir Wilfrid Laurier.)

DISCOURS DU TRONE.

M. l'ORATEUR: J'ai l'honneur d'informer la Chambre qu'il a plu à Son Excellence lorsque la Chambre s'est rendue aujourd'hui auprès d'elle, dans la salle du Sénat, de faire un discours aux deux Chambres du parlement, et que, pour éviter toute erreur, j'ai obtenu un exemplaire de ce discours, qui est conçu dans les termes suivants :

Honorables messieurs du Sénat :

Messieurs de la Chambre des communes :

Je désire, à cette occasion, vous assurer combien je suis sensible au grand honneur que le Roi m'a conféré en me nommant au poste éminent de Gouverneur général.

Ma satisfaction d'avoir été appelé à représenter Sa Majesté dans le Dominion a été avivée par l'accueil cordial que j'ai reçu de toutes parts et de toutes les classes de la société.

Grâce à ses vastes ressources et à l'amélioration de ses moyens de transport, ce pays favorisé attire des immigrants de plus en plus nombreux, non seulement du Royaume-Uni, mais aussi des Etats-Unis et de plusieurs autres pays.

A mesure que la possibilité de s'y établir aux conditions avantageuses qui existent aujourd'hui sera mieux connue, ce Dominion deviendra la patrie d'un nombre croissant de gens heureux et contents d'y vivre, et qui, par leurs qualités et leur prospérité, ajouteront à la puissance du grand empire dont vous formez une partie si importante.

Il est satisfaisant d'observer que le commerce du Dominion, qui a augmenté d'une façon si constante depuis quelques années, ne diminue pas, celui du dernier exercice étant le plus considérable qui se soit fait. Le revenu du dernier semestre excède aussi celui de la période correspondante de l'exercice précédent.

Sur l'invitation du président des Etats-Unis, mon gouvernement a consenti à prendre part à l'institution d'une commission internationale composée de trois représentants de chaque pays et chargée d'étudier les conditions et l'utilité des eaux adjacentes à la frontière qui sépare les Etats-Unis du Canada et de faire rapport, et de faire aussi, à propos d'améliorations et de réglementation, les recommandations les plus conformes à l'intérêt de la navigation sur lesdites eaux.

L'augmentation rapide de la population des Territoires du Nord-Ouest depuis deux ans a fait voir qu'il serait sage d'accorder à ces territoires l'autonomie provinciale. Un bill à cette fin sera soumis à votre considération.

Les explorations nécessaires à la localisation de la ligne du chemin de fer Transcontinental National Canadien se poursuivent avec vigueur, et on a la ferme confiance que des soumissions

pour la construction de plusieurs sections pourront être demandées pendant la prochaine saison.

L'étalage des produits canadiens à l'exposition de Saint-Louis, l'année dernière, a si bien réussi à attirer des immigrants vers les prairies de l'Ouest, qu'on se propose d'accepter l'invitation du gouvernement de Belgique à envoyer des échantillons de nos produits et de nos objets manufacturés à l'exposition qui doit avoir lieu bientôt à Liège.

Messieurs de la Chambre des communes :

Les comptes de l'année dernière seront déposés devant vous. Vous serez heureux d'apprendre que la dépense a été inférieure au revenu et que, déduction faite de tous frais, il est resté un excédent de recette.

Les estimations budgétaires pour le prochain exercice vous seront bientôt soumises ; on les a préparées de façon à concilier l'économie avec le développement des ressources du Dominion.

Honorables messieurs du Sénat :
Messieurs de la Chambre des communes :

Je vous invite à étudier avec la plus grande attention les sujets que j'ai mentionnés et je prie Dieu de bénir vos délibérations.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : Je propose

Que le discours de Son Excellence le Gouverneur général, fait aux deux Chambres du parlement du Canada, soit pris en considération lundi prochain.

La motion est adoptée.

COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

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

La motion est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'un comité spécial de cinq membres soit nommé pour préparer et soumettre avec toute la diligence possible les listes des membres devant composer les comités permanents ordonnés par la Chambre ce jour ; ledit comité devant se composer de sir Wilfrid Laurier, M. Foster, sir William Mulock, M. Hyman, et M. Haggart.

La motion est adoptée.

M. l'ORATEUR.

RAPPORT.

Rapport des bibliothécaires conjoints du parlement.—(M. l'Orateur.)

AJOURNEMENT A LUNDI.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

L'honorable GEO. E. FOSTER (Toronto-nord) : Nous assemblerons-nous demain, ou ne sera-ce que lundi ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous pourrions siéger demain, mais je n'en vois pas l'utilité.

L'honorable JOHN HAGGART : Pourquoi n'ajournerions-nous pas à lundi ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne l'ai pas proposé, parce que je voulais me rendre compte des désirs de mes honorables amis de la gauche à ce sujet. Je n'ai pas proposé que nous commencions demain la discussion de l'adresse, car le vendredi ne convient guère, un grand nombre de députés désirant s'absenter ce jour-là. Je propose que la Chambre, qui s'ajournera aujourd'hui, reste ajournée jusqu'à lundi prochain.

L'honorable M. FOSTER : Avant que la motion soit mise aux voix, mon très honorable ami voudra-t-il informer la Chambre et moi-même particulièrement, de la date à laquelle il pense que le ministre des Finances sera à son siège ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne compte pas voir le ministre des Finances à son siège avant la fin du mois.

La motion est adoptée et la Chambre lève sa séance à 3 heures 45 minutes de l'après-midi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 16 janvier 1905.

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

COMMISSION D'ECONOMIE INTERNE.

Sir Wilfrid Laurier remet un message de Son Excellence le Gouverneur général, et le dit message est lu par Monsieur l'Orateur, comme suit :

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes copie d'un procès-verbal approuvé du conseil, nommant l'honorable William Stevens Fielding, ministre des Finances, l'honorable Louis Philippe Brodeur, ministre du Revenu de l'intérieur, l'honorable Charles Smith Hyman, ministre intérimaire des Travaux publics et l'honorable Henry Robert Emmerson, ministre des Chemins de fer et Canaux, pour agir avec l'Orateur de la Chambre des communes, comme commissaires pour les fins et en vertu des dispositions du chapitre 13 des Statuts revisés du Canada, intitulé : " Acte concernant la Chambre des communes ".

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 2) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 relative aux chemins de fer. —M. E. A. Lancaster.

Bill (n° 3) ayant pour objet de modifier la loi concernant les certificats à accorder aux capitaines et aux seconds de navires.—M. E. A. Lancaster.

Bill (n° 4) ayant pour objet de modifier la loi de 1903 relative aux chemins de fer.—M. Maclean.

ELECTION CONTESTEE DE LISGAR.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la Chambre que j'ai reçu du registraire de la cour Suprême du Canada copie certifiée d'un jugement rendu par cette cour dans l'appel de la décision du juge d'instruction concernant l'élection contestée du district électoral de Lisgar, et déclarant que la requête en invalidation de cette élection était devenue caduque par suite de la dissolution du parlement où l'intimé avait reçu mandat de siéger.

ADRESSE EN REPONSE AU DISCOURS DE SON EXCELLENCE.

La Chambre procède à l'étude du discours lu par Son Excellence à l'ouverture de la session.

M. E.M. MACDONALD (Pictou): Monsieur l'Orateur, permettez-moi, avant que je parle de la motion que je dois faire, de vous offrir mes félicitations et celles de la Chambre au sujet de votre élévation au poste honorable de premier *commoner* de ce pays. Les témoignages de satisfaction et de confiance provoqués de toutes parts par votre nomination démontrent combien l'on espère vous voir remplir ce poste avec honneur et comme l'ont rempli vos illustres prédécesseurs.

Je veux proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Excellence en réponse au discours par lequel il lui a plu d'ouvrir cette session ; mais je demanderai qu'il me soit permis, au préalable, de dire au très honorable premier ministre combien j'apprécie le grand honneur qu'il m'a fait en me confiant la tâche de présenter cette motion. Qu'on me permette également de dire qu'à mon sens cet honneur ne m'est pas fait à moi personnellement, mais qu'il s'adresse plutôt à ce comté fameux et historique dont je suis le député et qui a cru devoir accorder aujourd'hui sa confiance, pour la première fois dans une longue série d'années, au distingué leader de cette Chambre. Qu'il me soit permis, enfin, de solliciter de la Chambre cette indulgence dont elle n'a jamais manqué de faire preuve à l'égard des députés qui, comme moi, lui ont adressé pour la première fois la parole.

Revenant à l'adresse, je dirai que cette Chambre et le pays en général seront certainement aussi heureux de la nomination de Son Excellence comme Gouverneur du Canada, que Son Excellence elle-même a dit l'être. Les opinions exprimées par Son Excellence sur les questions d'intérêt public et la façon évidemment intelligente dont il a su apprécier l'importance et la grandeur de ce pays, dans la mère patrie et depuis son arrivée parmi nous,lui ont valu l'accueil cordial qu'il a déjà reçu et lui assurent une égale bienvenue de la part de toutes les classes de notre population dans tous les endroits du pays que l'exercice de ses fonctions pourra l'appeler à visiter.

Il est évident, je le dis tout de suite, que le discours qui a signalé l'ouverture de ce parlement est en tous points optimiste. Plusieurs nouveaux événements survenus au Canada y sont mentionnés. C'est d'abord l'arrivée d'un nouveau Gouverneur général, puis la création d'un nouveau chemin de fer et d'une nouvelle province, et l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux immigrants au Canada ; de fait la note qui se dégage de ce discours en général est essentiellement celle de la satisfaction, c'est-à-dire celle du sentiment qui convient à un gouvernement et à un peuple ayant pleine confiance en eux-mêmes, sachant apprécier l'immensité des ressources du pays, et remplis de foi et d'espérance dans un avenir chargé de promesses.

Je dirai tout d'abord que je n'entends pas fatiguer la Chambre en lui citant, au sujet du commerce, des chiffres que l'on peut trouver si facilement dans les rapports officiels ; je me contenterai de dire qu'il doit être éminemment satisfaisant de savoir que l'augmentation du commerce, de plus en plus considérable depuis huit ans, bien loin de diminuer, promet plutôt de s'accentuer d'une façon continue. Ceux d'entre nous qui craignaient que la balance du commerce ne fût défavorable seront heureux d'apprendre que les exportations canadiennes du mois de décembre dernier ont excédé de deux millions de dollars celles du mois correspondant de l'année précédente ; et en outre, notre revenu accusant une augmentation continuelle, nous avons tout lieu d'être absolument satisfaits sous ce rapport.

Quant aux excédents de recette, le discours du trône aurait causé un grand désappointement en n'annonçant pas, comme c'est la coutume depuis huit ans, qu'ils ont augmenté, eux aussi. Tout contribue à faire voir que le peuple canadien est fatigué d'entendre discuter des théories d'économie politique. Pendant nombre d'années certains se sont imaginé qu'il y avait du mérite à soutenir telle ou telle de ces théories, mais les hommes d'affaires du Canada ont fini par reconnaître que la création d'un tarif est une question d'affaires, qu'elle doit dépendre de certaines conditions et non de certaines théories, et que, par conséquent, le tarif demande à être remanié pratiquement de temps à autre, de façon à toujours répondre aux besoins du pays et aux exigences de l'intérêt public.

Il n'y a pas bien longtemps, le peuple canadien a prouvé, par une grande majorité et d'une façon assez claire et assez concluante pour que nul ne le puisse nier, combien il a confiance dans l'habileté du gouvernement à traiter la question du tarif dans le sens que j'ai indiqué.

Un autre point fort intéressant pour notre population, c'est l'institution, annoncée dans le discours du trône, d'une commission chargée de travailler de concert avec une autre semblablement instituée par le gouvernement des Etats-Unis, à la protection des rivières et autres voies navigables qui sont communes aux deux grands pays. Voilà une déclaration qui, j'en suis sûr, va être bien accueillie par la députation du Canada, de ce pays rempli de montagnes, de lacs, de rivières impétueuses, d'immenses forces hydrauliques et voies navigables appelées à contribuer dans une si large mesure à l'avancement qui fait l'objet de nos aspirations. Tous les Canadiens vont, sans doute, suivre avec un vif intérêt les travaux de cette commission dont l'institution fut prévue dans une loi adoptée par le Congrès en 1902 et qui, je l'espère, va produire des résultats avantageux aux deux nations.

Personne ne niera que les Canadiens, en général, attachent la plus grande importance au maintien de leurs relations amicales avec le pays de langue anglaise qui est situé au sud de leur, et qu'ils désirent tous, sans exception, qu'il n'y soit jamais porté la moindre atteinte. Cependant, et bien que nous soyons disposés à discuter avec nos voisins les questions d'intérêt commun que j'ai mentionnées, je suis sûr que nous approuvons tous cordialement le très honorable premier ministre d'avoir dit que, pour le moment, nous ne voulons plus envoyer de députation à Washington, à la recherche de faveurs en fait de commerce. Nous en sommes arrivés à compter sur nous-mêmes, sur nos propres ressources et notre grand avenir. Nous comptons implicitement sur ce que le Canada peut faire ; nous sommes prêts à accueillir favorablement toute proposition faite dans l'intérêt des deux pays et tendant à améliorer nos relations commerciales, mais nous ne nous sentons pas disposés aujourd'hui à envoyer d'autres députations aux Etats-Unis à propos de réciprocité.

Le projet, énoncé dans le discours du trône, d'accorder l'autonomie provinciale aux territoires du Nord-Ouest, marque une époque importante dans notre histoire. Il y a trente-quatre ans qu'on a ajouté la province du Manitoba à la confédération et qu'on lui a reconnu les mêmes droits et privilèges qu'à toute autre province du Dominion. A ce propos, il convient peut-être de jeter un coup-d'œil rétrospectif sur certains progrès et développements qui se sont opérés depuis la naissance de la confédération. Lorsqu'elle fut établie, il y a trente-huit ans, elle comprenait seulement quatre provinces et un territoire qui s'étendait du lac Supérieur à la mer. Chacune de ces provinces était alors imbue de préjugés locaux et se bornait à des aspirations provinciales; elles étaient étrangères les unes aux autres et n'étaient unies que par le lien de la constitution. Dans ce temps-là, notre commerce ne s'élevait qu'à cent trente et un millions de dollars, notre réseau de chemins de fer ne comprenait que deux mille milles et les postes ne produisaient qu'un million de revenu. Les dépôts faits dans nos banques ne se chiffraient que par trente-huit millions de dollars et notre population n'avait, en général, qu'une bien pauvre idée des ressources et des moyens qui attendaient un développement. Chacun ne regardait que sa province, et ses aspirations et ses idées se limitaient pour ainsi dire exclusivement à la province qu'il habitait. Il est tout juste de rendre hommage à la prévoyance de ce grand homme d'Etat qui a présidé à la naissance du Canada et a veillé sur ce pays encore dans ses langes. Tous, sans distinction de parti, nous pouvons le considérer comme un homme qui a fait de grandes choses pour le Canada et dont le nom vivra toujours dans l'histoire de ce Dominion. En 1870, lorsque le Nord-Ouest n'était qu'un foyer ardent de rébellion et de mécontentement, les territoires furent inclus dans la confédération. En 1871, la Colombie Anglaise, et en 1873, la petite île du Prince-Edouard y furent aussi ajoutées, puis, en 1875, le Nord-Ouest fut placé sous la juridiction d'un lieutenant-gouverneur. Enfin, en 1880, toutes les possessions britanniques de l'Amérique du Nord, à l'exception de Terre-Neuve, furent placées sous l'autorité de notre parlement fédéral. Suivit la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique qui relia toutes les provinces les unes aux autres, donna à celles de l'Est un intérêt commun dans notre héritage de l'Ouest et fit naître ce nouveau patriotisme qui s'est développé si rapidement depuis quelques années. La construction de ce chemin de fer provoqua la fondation de nouveaux établissements. De toutes les parties habitables du globe il s'achemina des colons vers ce nouveau pays où il s'est rendu, depuis quatre ans, trois cent vingt-quatre mille huit cent quatre-vingt-dix-huit personnes, chiffre supérieur à celui de la population de quelques-unes de nos provinces et égal à celui de quelques autres. Si l'on songe aussi que, depuis quatre ans, il s'est pris 94,791 homesteads dans ce pays, on pourra se former une certaine idée de la rapidité de son développement.

L'étendue de ces territoires de l'Ouest auxquels on va accorder l'autonomie provinciale excède celle de la France, de l'Allemagne et de l'Italie réunies. C'est, en vérité, un précieux héritage que ce vaste Nord-Ouest aujourd'hui partie intégrante de notre pays et que nous aurons bientôt doté d'un système de gouvernement en vertu duquel il va se trouver sur un pied d'égalité avec les autres provinces de la confédération. Comprenant les avantages que le Canada offre aux nouveaux colons, des gens de tous pays

et de tous climats s'en viennent prendre des homesteads dans ce vaste territoire où ils jouiront des droits et des privilèges constitutionnels dont ils étaient privés dans leur pays d'origine.

La création de cette nouvelle province ou de ces nouvelles provinces, selon le cas, va établir une succession de provinces d'un océan à l'autre et achever, jusqu'à un certain point, l'œuvre de la confédération. De ce progrès que j'ai seulement esquissé il est résulté un grand changement au Canada. Notre horizon s'est élargi depuis vingt-huit ans. Nous avons cessé de considérer les choses au point de vue provincial ou à un point de vue étroit. Notre regard embrasse maintenant le Dominion et même le continent. Ce développement a été si remarquable, surtout depuis huit ans, qu'on voudra bien me pardonner d'y faire allusion. Un des avantages de ce grand progrès qui s'est opéré depuis huit ans, c'est que les questions de race et de religion ont été mises de côté, et que, d'un océan à l'autre, on ne voit plus personne s'arrêter à ces choses-là. Il apparaît plus clairement que jamais aux yeux de tous et de chacun de nous que nous sommes des Canadiens. Au Canada, mais plus particulièrement dans les nouvelles régions du Canada on commence à se rendre compte des grandes ressources et de la grande étendue de territoire que ce pays comprend et dont on n'avait pas d'idée, il y a encore peu d'années. L'étendue du Canada représentant plus du tiers de celle de tout l'empire britannique et cette pensée dominant toute la vie de notre populaton, il a germé chez nous un sentiment d'orgueil patriotique, d'intérêt et de dévouement envers notre pays, qui, chez d'autres nations et à d'autres époques, n'a pu prendre naissance que grâce aux dures leçons de la guerre. Et l'orgueil que nous ont inspiré nos institutions, notre littérature, le rapide développement de notre vie nationale, a encore grandi à cause de la foi que nous avons en nos ressources et parce que, depuis huit ans, nous avons vu notre commerce augmenter plus que celui de tout autre pays dont l'histoire fasse mention.

J'ai déjà cité certains chiffres établissant quelle était notre situation à l'époque où fut établie la confédération. Aujourd'hui, notre réseau de chemins de fer a plus de 20,000 milles, le revenu provenant du service postal excède $6,000,000 par année, les dépôts faits dans nos banques ne sont plus de $38,000,000 comme il y a trente-huit ans, mais de près de $600,000,000. A la lumière de ces faits nous contemplons l'état actuel du Canada avec un ravissement et un orgueil croissants.

Nous nous rendons compte qu'ici, au Canada, nous possédons tous les éléments grâce auxquels nous pouvons devenir les grands producteurs de la farine, du papier, du fromage, du beurre et autres denrées alimentaires du monde, ainsi que le centre par excellence de l'industrie des bois. Ces conditions naturelles commencent à être appréciées et ne tarderont pas à être exploitées.

Mais notre horizon en s'élargissant au point de vue fédéral et continental embrasse maintenant le champ impérial et je crois pouvoir dire avec orgueil que personne dans ce pays ne rêve, pour le Canada, un avenir distinct de celui du grand empire auquel nous appartenons. Mais il ne faut pas oublier, non plus, que ceux qui tenteraient, par des moyens artificiels, de traiter la solution du problème de nos futures relations avec l'empire, s'exposeraient à soulever des obstacles presque infranchissables entre eux et le but qu'ils poursuivraient.

Nous entendons dire quelquefois que le Canada n'a rien fait pour s'acquitter de la dette de reconnaissance qu'il a contractée envers l'empire. Ceux qui parlent ainsi me paraissent oublier les efforts que nous avons déjà faits pour doter l'empire d'une grande voie ferrée transcontinentale et les efforts que nous faisons encore pour la création immédiate d'une deuxième voie. Ce second chemin de fer, comme l'autre, sera indubitablement un facteur puissant pour relier ensemble les différentes parties de l'empire, dans la paix comme dans la guerre. De plus, lors de la guerre du Sud-Africain, nous avons montré par notre attitude qu'en cas de nécessité nous n'hésiterons pas à voler au secours de l'empire.

Nous avons aussi entrepris de créer une marine canadienne—marine bien modeste, il est vrai—; mais nous ne faisons que notre devoir en exigeant de conserver la direction des dépenses que nous faisons pour l'empire.

Il est peut-être vrai, il est vrai que nous devons faire quelques sacrifices pour assurer la solution du problème impérial. Ceux d'entre nous qui ont foi dans l'unification impériale et dans l'avenir de l'empire sont en faveur de ces sacrifices, mais il ne faut pas, pour cela, que les intérêts du Canada soient perdus de vue ; il faut que les autres parties de l'empire s'imposent des sacrifices équivalents, si l'on veut assurer le succès et le fonctionnement harmonieux de cet empire.

Je passe maintenant au paragraphe de l'adresse qui dit qu'on a fait des progrès satisfaisants dans la mise à exécution du programme gouvernemental concernant la construction d'un chemin de fer transcontinental, programme qui a été approuvé par le Parlement, il y a deux ans, et qui a été confirmé de nouveau à la dernière élection.

Je suis certain que les honorables députés de la gauche apprécient, peut-être plus aujourd'hui que par le passé, l'importance qu'il y a pour le Canada de mener cette grande entreprise à bonne fin. Bien qu'au début, un certain nombre des adversaires du Gouvernement fussent disposés à contester la nécessité d'un deuxième chemin de fer transcontinental, en justice, je dois reconnaître qu'à la fin du débat tous admettaient franchement que la réalisation de ce projet serait un bienfait pour le Ca-

nada. Mais ils ont fait intervenir dans la discussion une proposition en contradiction avec toutes traditions de leur parti lorsqu'ils demandaient que ce chemin fût la propriété de l'Etat et fût exploité par le Gouvernement.

Je suis certain qu'aujourd'hui ils se réjouiront comme nous d'apprendre que la plupart des difficultés que l'on prévoyait ont été aplanies. On prétendait par exemple, que le pays que cette voie ferrée traversera, entre Québec et Winnipeg, ne renfermait que des marais et quelques sapins rabougris. Des renseignements que j'ai tout lieu de croire autorisés m'apprennent que les ingénieurs qui ont parcouru ce pays ont fait des constatations qui permettent des conclusions toutes différentes. Ces rapports indiquent l'existence de splendides forêts de pins, de terrains propices à l'agriculture, d'une grande variété de richesses minérales et—chose plus importante encore dans les conditions modernes de l'industrie—de nombreuses chutes d'eau développant une puissance hydraulique de grande valeur.

Je suis informé que d'ici à quelques semaines, tout le pays, depuis Winnipeg jusqu'à Moncton, sera aux mains de brigades d'ingénieurs. Une grande partie du pays est déjà explorée et le tracé est choisi sur une bonne partie du parcours.

On a prétendu que la division Est du chemin ne devrait pas être construite, quels que soient les avantages pouvant découler de la construction de la division Ouest. Je suis certain qu'en y réfléchissant, les honorables représentants de l'ouest du Canada, animés comme nous du désir de faire de notre patrie un grand pays homogène, admettront qu'il est impossible que notre chemin de fer national soit privé, pendant six mois de l'année, de toute communication avec nos ports de mer ; je suis convaincu, dis-je, qu'ils apprendront avec joie le renseignement officiel que les ingénieurs chargés des opérations topographiques entre Québec et Moncton n'ont pas encore rencontré la moindre difficulté en déterminant le tracé. Les niveaux et les autres conditions sont de nature à assurer la construction d'un chemin de fer pouvant être exploité dans les conditions les plus avantageuses.

On apprendra aussi, avec une égale satisfaction, que les études topographiques se poursuivent activement, et qu'on espère demander des soumissions, dès la présente session, pour la construction de certaines sections, car, avec le temps, on se rendra mieux compte que ce nouveau transcontinental est destiné à nous donner un nouvel empire vers le nord, et que dans dix ou vingt ans, ce Parlement sera probablement appelé à voter une loi décrétant l'érection, dans ces régions septentrionales, d'une nouvelle province à ajouter à celles qui forment aujourd'hui la fédération canadienne.

Je ne doute pas que cette Chambre a appris avec plaisir la décision du Gouvernement de faire participer le Canada à l'exposition universelle qui s'ouvrira prochainement en Belgique, surtout si l'on tient compte des succès déjà remportés par le ministère de l'Agriculture, dans cette direction. Je n'ai pu juger de la nature de notre exposition à Saint-Louis que par les rapports qui en ont été publiés, mais je ne crois pas être contredit, en affirmant que le Canada a fait bonne figure à cette exposition et que les dépenses qu'elle a nécessitées sont plus que compensées par les avantages que nous en avons retirés. Je suis convaincu que cette exposition des Pays-Bas, d'où nous recevons une immigration importante, fournira au ministère de l'Agriculture l'occasion de se signaler comme il l'a fait aux différentes expositions auxquelles le Canada a pris part.

Je ne veux pas retenir la Chambre trop longtemps, mais avant de reprendre mon siège, il y a un ou deux faits que je tiens à rappeler à mes collègues. Monsieur l'Orateur, il y a 38 ans, la province à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir envoyait ici dix-huit représentants, sur lesquels dix-sept étaient d'opinion que leur province était maltraitée par les conditions du pacte fédéral. Un seul représentant de la Nouvelle-Ecosse soutenait l'opinion contraire. Cet homme a joué un grand rôle dans l'histoire du Canada. Il a brillé au premier rang parmi nos honorables collègues de la gauche et à un certain moment, il fut leur chef et le premier ministre du Canada. Depuis, cette même province de la Nouvelle-Ecosse a fourni à nos honorables amis de la gauche plusieurs hommes distingués, entre autres un premier ministre et un chef de l'opposition.

Mais aujourd'hui la députation de la Nouvelle-Ecosse arrive ici animée de sentiments plus élevés et plus nobles. Nous formons une députation compacte des dix-huit députés, rangés sous l'étendard des honorables ministres des Finances et de la Milice; nous sommes unanimes à appuyer le plus grand homme d'Etat colonial de l'empire. Nous sommes ici pour donner notre concours à celui qui, pendant seize ans, a dirigé notre parti, qui l'a pris dans un état voisin de la désorganisation pour en faire le parti le plus puissant que le Canada ait jamais eu, uni par les liens de la reconnaissance et du patriotisme; nous sommes ici les partisans dévoués de celui qui, depuis huit ans qu'il occupe le poste de premier ministre de son pays, a sûrement équipé et conduit la barque de l'Etat sur la route glorieuse qu'elle a parcourue depuis et auquel nous venons d'en confier encore une fois la direction. Nous sommes ici pour appuyer le grand homme dont le programme peut se résumer dans ces mots "Le Canada toujours et avant tout."

Ceux d'entre nous qui ont constaté les progrès accomplis depuis quelques années par les Provinces maritimes tendent la main à leurs collègues des côtes du Pacifique où existe la même unanimité d'opinions, et nous

mettons unanimement notre dévouement au service de notre glorieux chef.

Monsieur l'Orateur, c'est la première fois que j'ai l'honneur de prendre la parole dans cette Chambre et je tiens à convaincre mes auditeurs que je parle sans esprit de parti, sans préjugé et animé du désir sincère de voir toute la députation, qu'elle vienne de l'est ou de l'ouest, d'une partie quelconque du Canada, et quelles que soient ses opinions politiques, consacrer tous ses efforts au développement du riche héritage qui nous est confié, afin que ceux qui viendront après nous puissent dire que nous avons fait notre part du travail qui permettra un jour au Canada de prendre place parmi les grandes nations du globe.

J'ai l'honneur de proposer qu'une humble adresse soit présentée à Son Ercellence le Gouverneur général en réponse au discours du trône.

M. GEORGE PARENT (Montmorency). (Texte): Monsieur l'Orateur, il y a tant d'années que l'on est modeste en commençant le discours qu'il s'agit de faire aujourd'hui, que je suis fort embarrassé pour trouver une manière neuve d'être modeste à mon tour. Et si j'abrège ce que l'académicien, que je cite mal, a appelé les " humilités préliminaires " c'est que je ne me sens pas de force à y faire contenir tout mon sentiment. Heureusement pour moi d'ailleurs, mon rôle se borne à appuyer l'adresse proposée par l'honorable député de Pictou. Son beau discours est en faveur des jeunes, un plaidoyer dont je devrais avoir tout le bénéfice puisqu'il a fait naître chez vous une bienveillance qui est flatteuse pour lui, mais qui est nécessaire à moi seul.

Il vous faut en effet m'accorder un surcroît d'indulgence, si vous ne voulez pas regretter trop fort l'absence des moyens oratoires dont disposait mon prédécesseur dans cette Chambre. Car, si j'ai réussi, grâce au mérite de la cause que je défendais, grâce aussi aux efforts d'amis très dévoués, à enlever le comté de Montmorency à l'honorable M. Casgrain, je n'ai pas réussi évidemment à lui ravir le secret de son éloquence.

Monsieur l'Orateur, pour le jeune homme qui, timidement, frappe à la porte du temple de la politique, et qui vient s'initier au secret de l'art de gouverner, il n'est pas étonnant que la condition actuelle de notre pays semble exceptionnellement favorable, et que non seulement l'avenir, mais aussi le présent paraissent teintés de rose. Notre pays, en effet, n'est-il pas traversé de l'ouest à l'est par une sorte de Pactole, sur les rives duquel règne une prospérité inouïe, que ne menace aucune perturbation prévue de la paix ?

Il ne faut pas oublier, sans doute, d'en remercier la Providence, mais n'avons-nous pas le droit, comme peuple, de nous en féliciter, et n'avons-nous pas le devoir aussi d'en remercier ceux à qui il incombait de faire un bon emploi des trésors d'en haut et qui ont si pleinement rempli leur tâche ?

Ce sentiment d'orgueil national trouve une occasion tout prête de se manifester, aujourd'hui que le peuple canadien souhaite au nouveau représentant de Sa Majesté le roi Edouard VII, la plus cordiale bienvenue. Son Excellence le Gouverneur général a habité une colonie anglaise qui a connu tous les malheurs des guerres sanglantes et qui ne s'est pas encore relevée de leurs terribles deuils ; mais le Canada, lui, est heureux d'offrir à lord Grey le spectacle réconfortant d'un peuple heureux, partageant dans tous ses éléments le même esprit de loyauté et d'attachement à la couronne britannique, d'un peuple fier et jaloux de sa liberté sans doute, mais non moins fier d'une dépendance que son suzerain a eu jusqu'ici le bon esprit de rendre simplement aimable. Comme son prédécesseur, lord Minto, qui a laissé au Canada un aussi agréable souvenir, lord Grey fera parmi nous un séjour paisible. Rideau Hall sera dans sa vie active un lieu de repos, d'où il sera le témoin du développement normal mais vigoureux d'une nation qui sait marcher seule, mais qui sait aussi quel bras peut la protéger.

Je ne veux pas insister, Monsieur l'Orateur, sur les signes certains de ce développement dans le sens de la grandeur de la nation canadienne. Toutefois, le sort des armes m'a fait l'indigne représentant d'un comté qui non seulement borde le Saint-Laurent, mais flotte en quelque sorte partiellement au milieu même de ce fleuve. Mes commettants sont en grand nombre des marins et je manquerais à mon devoir si je ne communiquais au gouvernement actuel le message qui vient de Montmorency, message de reconnaissance pour les efforts de ce gouvernement vers l'amélioration de la navigation du fleuve, en augmentant le nombre des bouées et des phares, et pour la noble tentative d'un système de navigation d'hiver, message aussi de prière pour que le gouvernement ne s'arrête pas en route, pour qu'il finisse par enlever aux compagnies d'assurance tout prétexte à une injuste surtaxe, pour qu'il améliore la position si difficile, si pleine de responsabilités et si ingrate de nos vaillants pilotes. Il est admis, je crois, que nos industries ne peuvent prospérer, et notre commerce augmenter que si le Gouvernement donne à ces questions son attention la plus constante.

Monsieur l'Orateur, le discours du trône annonce l'organisation des territoires du Nord-Ouest en provinces. C'est là un fait très grave qui, à mes yeux, a une double importance.

En lui-même, il est gros de conséquences, à raison des difficultés que sa solution va soulever, des conflits d'opinion que sa discussion va provoquer et des principes de tolérance et d'égale justice qu'il lui faudra sanctionner.

On a dit que " l'expérience est un médecin qui n'arrive qu'après la maladie." Et je n'ai peut-être pas tort de penser que tel a été un peu le cas de l'expérience acquise,

ces dernières années, dans la province du Manitoba. Les jeunes gens de ma génération n'ont pas, sans doute, éprouvé tout ce qu'il y avait de douleur au cœur de la patrie à cette époque où les appels aux préjugés de race et de religion étouffaient la discussion calme de la question des écoles catholiques et de l'usage de la langue française; nous n'étions pas au feu de cette bataille où les mots cinglants, les paroles haineuses devenaient les plus dangereux des projectiles, nous n'avons pas senti la poudre de ces combats du fanatisme. Mais les rumeurs en sont venues jusqu'à nous, nous en avons entendu les échos. Et peut-être, notre inexpérience nous a-t-elle fait un peu exagérer, mais nous n'avons pu nous empêcher de frissonner en voyant le précipice où cette lutte acerbe de principes intransigeants pouvait conduire notre pays de population mixte, si le Gouvernement actuel n'eût eu cette pensée si salutaire de négocier une trêve qui sera un jour la paix définitive, espérons-le. Et cela en faisant entendre à la minorité catholique une voix qui, parce qu'elle vient de Rome, ne lui est pas étrangère et en amenant d'autre part, par une diplomatie exempte de récriminations inutiles, la majorité protestante sur un terrain où les concessions deviennent de plus en plus faciles.

Les jeunes gens de ma génération ne peuvent voir en quelque sorte aujourd'hui qu'un lendemain d'orage, mais cette tempête de préjugés a laissé sur son passage assez de débris, elle a heurté trop violemment, les uns contre les autres, les fils de la belle France et les enfants de la noble Angleterre, nés sur le sol canadien, pour y vivre de la même vie, elle a produit trop de déchirements, trop de divisions intestines, en un mot elle a fait trop de mal à la nation canadienne pour que nous n'appréhendions son retour possible. Et j'ai confiance que le Gouvernement actuel, en créant dans le Dominion, ces nouvelles provinces saura prévoir toutes les conséquences de la mise en mouvement du rouage administratif et législatif qu'il veut construire, et prévenir ainsi les crises dont une expérience si récente nous a montré les terribles effets.

Mais si je considère à un autre point de vue l'organisation des Territoires en provinces, je ne vois alors qu'occasion de se réjouir de cette belle page que nous ajoutons à l'histoire du Canada.

Toute province nouvelle est la bienvenue dans la Confédération. Et si le grand et beau Nord-Ouest a, en quelque sorte, atteint âge d'homme; s'il est mûr pour la grave fonction de législateur autonome, je vois bien d'abord qu'il y a lieu pour les autres provinces de lui offrir de tout cœur leurs plus chaudes félicitations ; mais j'y vois lieu aussi pour le pays entier de s'en glorifier non moins légitimement. Car il faut découvrir dans la naissance d'une nouvelle province au sein du Dominion, plus qu'un indice de notre prospérité, plus même qu'un témoignage en faveur du régime sous lequel nous vivons depuis 1896. C'est cela sans doute, et c'est aussi comme le bruit d'un nouveau pas que le Canada fait en avant, mais c'est surtout un gage assuré de la réalisation prochaine du rêve d'être une grande nation; c'est le demi-vide comblé entre l'extrême Ouest et l'Est, c'est l'homogénéité presque accomplie, c'est enfin une étape dans la course fière et rapide que fait notre pays vers ses grandes destinées.

Monsieur l'Orateur, si l'on me permet d'exprimer un vœu, de formuler mon espoir, j'ajouterai ceci : Quand l'ouest canadien aura son autonomie, cette autonomie si chère à cause de sa ressemblance avec le mot de liberté, quand la majorité y conduira seule les destinées de tous les habitants, j'espère qu'elle tournera parfois ses regards vers la province dont je suis ici l'un des modestes représentants, et qui a fourni à ces contrées lointaines tant de braves missionnaires, qu'elle saura voir les exemples de tolérance et de bonne entente que nos gouvernants y donnent envers la minorité, et que les brises venues de nos montagnes pour caresser les champs de blé des plaines d'Alberta et d'Assiniboïa n'auront pas perdu en route leurs parfums de cordialité et de magnanimité.

Si je me sens à l'aise pour souhaiter ainsi la bienvenue aux provinces dont le discours du trône nous annonce la naissance, c'est que je songe à la sollicitude anticipée que le gouvernement a montrée pour elles, c'est qu'à cette petite sœur, risquant ses premiers pas, les provinces aînées ont déjà tendu la main, c'est que pour sa libre croissance, pour son développement normal une grande voie ferrée lui est maintenant assurée.

N'ayez crainte, Monsieur l'Orateur, que je traite longuement des avantages du Grand-Tronc-Pacifique; tout a été dit sur ce sujet, ou, du moins, tout devrait avoir été dit, et pour être de mon avis, l'on n'a qu'à se rappeler les innombrables discours de la dernière campagne électorale. Si toutefois je ne laisse pas dans l'ombre cette gigantesque entreprise, si j'évoque le rêve de prospérité générale que sa réalisation fera naître pour le pays entier; si à la reconnaissance de nos frères de l'Ouest, je viens ajouter mes humbles félicitations, c'est que je vois déjà les lourds trains de blé rouler vers ma ville natale, c'est que je les vois traverser en face de Québec, ce pont merveilleux dont mon enfance a tant entendu dire qu'il était une chose irréalisable, ce pont enfin complété dans lequel je reconnais le succès des efforts constants, du travail opiniâtre et persévérant, dont au foyer même de ma famille j'ai été le témoin. Et si l'on peut trouver téméraire un tel langage, l'on devra se rappeler qu'il faut être plus que jamais indulgent envers un fils qui est également témoin des coups de toutes sortes dont son père est la cible.

Monsieur l'Orateur, je ne crois pas avoir le droit, moi qui suis novice

aux problèmes de la politique, moi qui n'ai pour servir mon pays que mon unique bonne volonté, je n'ai pas le droit, dis-je, de m'imposer plus longtemps à votre attention et comme d'ailleurs je ressens, je l'avoue, une certaine frayeur au seul son de ma voix dans cette Chambre, j'ai une hâte facile à comprendre de garder le silence. Ma dernière pensée, celle qui m'a donné un courage dont je doutais, celle qui est assurée de votre plus chaleureux accueil, s'en va, vous le divinez bien, vers l'homme que tout le monde ici respecte et admire comme moi, vers celui qui non seulement à su conquérir l'estime et l'affection de ses concitoyens de tous partis, de toutes croyances et de toutes races, mais qui a élevé sa brillante personnalité dans une telle lumière que des rives de la Tamise et des bords de la Seine, des rayons de sa gloire viennent éclairer la patrie canadienne.

Ma dernière pensée, qui en est une de reconnaissance, s'adresse à mon député, l'honorable premier ministre, aux pieds duquel je viens déposer l'hommage de l'affection la plus enthousiaste de la jeunesse canadienne. Mon témoignage sans doute est bien peu de chose, si on le compare aux acclamations quasi unanimes qui, des Provinces maritimes à la Colombie Anglaise ont salué ce nom qui, aux jours de bataille valait un drapeau; mon témoignage pâlit encore, si on le rapproche des angoisses où notre pays fut plongé quand, au cours du dernier parlement, une maladie terrible et terriblement exploitée frappa l'idole du peuple canadien, et si on le rapproche des sentiments d'allégresse qui saluèrent son retour à la santé; mon témoignage en définitive ne serait rien du tout, s'il n'avait pour toucher le cœur du plus grand d'entre nous, ce caractère d'attendrissement presque filial, indépendant des manifestations bruyantes, ce caractère d'intime vénération qui fait que mes paroles sont comme l'écho mal répercuté mais fidèle du cœur même de la nation canadienne tout entière.

J'appuie la motion.

L'honorable G. E. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, il me semble que je n'outrepasse nullement mes droits en réclamant l'indulgence que cette Chambre accorde d'ordinaire au député nouveau qui pour la première fois prend la parole dans cette auguste assemblée. Il n'arrive pas souvent à un député nouveau d'être appelé à parler à la suite, et, dans une certaine mesure, à critiquer les discours, des députés également nouveaux qui d'ordinaire proposent ou appuient la réponse à l'adresse. Or, telle est ma position aujourd'hui. Tout d'abord, je féliciterai les honorables députés qui ont proposé et appuyé l'adresse, de leurs premiers discours en cette enceinte. L'honorable représentant du comté de Pictou (M. Macdonald) a fait preuve d'une admirable confiance, fait couler les flots d'une éloquence débordante, et si ses idées ne concordent pas entièrement avec les miennes, elles n'en ont pas moins capté l'attention de cette assemblée. Malheureusement, il ne m'a pas été possible de suivre d'aussi près les remarques de l'honorable député (M. Parent) qui a appuyé l'adresse ; mais si je ne m'abuse, ces deux discours étaient d'allure excessivement optimiste et d'intention absolument élogieuse. Ces honorables messieurs ont consacré une bonne part de leur attention et de leurs remarques au pays, et n'ont pas non plus ménagé leurs appréciations et leurs compliments à mon très honorable ami le leader du Gouvernement. A ces deux égards le pays est heureux de recevoir ces félicitations, mon très honorable ami se réjouit d'être l'objet de ces nouveaux témoignages de dévouement, et nous de la gauche ne trouvons à redire ni dans un cas ni dans l'autre. Interprète de la gauche, je dirai dès le début que nous nous associons de grand cœur à ces messieurs de la droite qui ont pris la parole, pour offrir nos vives félicitations à l'homme distingué qui est notre nouveau Gouverneur général. Nous le félicitons comme nous avons félicité tous ses prédécesseurs à ce poste élevé ; nous le félicitons particulièrement en sa qualité de descendant d'une lignée d'ancêtres qui ont grandement aidé à l'expansion du grand empire auquel nous appartenons tous ; et je suis d'avis que, même dans ce siècle-ci, nonobstant les droits et privilèges de self-government dont jouissent les possessions d'outremer et qu'elles entendent garder, il reste encore un vaste champ pour l'exercice de ces mêmes facultés, non pas dans un but d'agrandissement territorial ou de conquête, mais dans un but d'organisation, de développement et de rapprochement des diverses parties de l'empire. Qui ne sait que le Canada d'aujourd'hui exerce une très large influence sur les visées et les tendances du gouvernement britannique ? Bien que cette Chambre ne soit pas appelée à donner son opinion en ces matières, du moins officiellement, on n'en tient pas moins compte des tendances et des désirs qui se manifestent dans ces grandes possessions d'outre-mer, et leur influence se fait sentir sur la ligne de conduite adoptée et les mesures prises par le gouvernement britannique lui-même. N'est-il pas également vrai que les hommes distingués, fonctionnaires de l'empire, délégués par la métropole vers une de ses possessions d'outre-mer comme celle-ci, ont aussi un rôle très important à remplir en vue du rapprochement des diverses parties de cet empire et de la diffusion, à travers ses vastes étendues encore en grande partie non organisées, d'un même sentiment et d'un même esprit de coopération? N'en résultera-t-il pas un resserrement des liens qui unissent ces dépendances les unes aux autres et à la métropole? Ainsi donc, notre Gouverneur général, acclamé ici à cause de son nom et de ses ancêtres, y est acclamé également en raison de la tâche qui lui incombe et que nous serons heureux de lui aider à remplir.

Quant aux discours, les déclarations qu'ils renferment de la part de l'honorable député

qui a proposé l'adresse et de l'honorable député qui l'a appuyée, peuvent se classer sous trois ou quatre titres : Nous sommes au pouvoir ; le peuple nous appuie ; le pays est prospère. Nous ne trouvons rien à redire à cette affirmation. La gauche n'hésite pas à faire cette même déclaration, et avec autant de force que la droite. On nous pardonnera, toutefois, si nous ne partageons pas l'opinion de nos adversaires quant aux causes déterminantes de cette prospérité actuelle de notre pays. Il suffit d'examiner particulièrement, bien que rapidement, quelques-unes de nos grandes industries, pour nous justifier de dire que la prospérité de notre pays, toute grande qu'elle est, pourrait être plus grande encore ; et nous ne sommes pas de ceux qui pensent que, sous ce rapport du moins, le mieux est l'ennemi du bien. Nous ne pouvons jamais être assez prospères dans notre pays pour qu'il nous soit interdit de souhaiter une prospérité plus grande encore. Voici, par exemple, les grandes industries forestières de notre pays ; ces messieurs de la droite ne prétendront pas, je pense, que ces industries, des rives de l'Atlantique à celles du Pacifique, sont actuellement dans un état de très grande prospérité. Si je ne me trompe, ces honorables messieurs de la droite ont été mis au courant des causes qui entravent la prospérité de cette grande exploitation. En cette année de grâce, les scieries et les exploitations forestières ne sont en activité qu'une partie de l'année, et la raison en est facile à trouver. C'est le résultat de la concurrence injuste et déloyale dont cette industrie souffre de la part des Etats-Unis. Voilà donc la condition d'une des industries importantes de notre pays ; elle serait meilleure si le gouvernement avait pris les mesures nécessaires pour modérer cette concurrence et la maintenir dans des bornes plus justes et plus raisonnables, entre nous et nos voisins d'au delà la ligne quarante-cinquième.

Jetez maintenant les yeux sur l'industrie minière en ce pays. Elle est puissante ; elle est importante. Mais dites-moi si la politique ministérielle a contribué le moindrement à rendre cette industrie plus prospère ? Est-ce qu'un seul article utile au mineur lui coûte moins cher aujourd'hui qu'en 1896 ? D'un autre côté, a-t-on procuré de nouveaux débouchés aux produits des mines ? Dans cette autre sphère de l'activité commerciale et industrielle du Canada, les choses ont suivi leur cours régulier et il n'y a pas lieu de prétendre que la politique du ministère ait singulièrement favorisé l'exploitation minière.

Et les intérêts de l'agriculture ! Assurément, celle-ci est prospère dans une partie du Dominion ; elle l'est moins dans d'autres. Aujourd'hui, le centre de la prospérité agricole est situé dans les vastes plaines du Nord-Ouest, dans cette contrée qui date d'hier, pour laquelle la nature s'est montrée si prodigue de ses dons et dont l'avenir est si plein de promesses.

M. FOSTER.

Considérons cet autre champ de l'activité humaine, l'industrie manufacturière. Celles-ci jouissent d'une certaine prospérité, il est vrai ; mais c'est en vain que l'on cherche la source de cette prospérité dans l'aide ou le concours qu'elles auraient reçus grâce à la politique des députés de la droite. Certes, le Canada est prospère, mais à qui doit-il cet avantage ? Un député qui a pris la parole aujourd'hui a déclaré que le chemin de fer Canadien du Pacifique et le chemin de fer Canadien du Nord ont été les avant-coureurs de la prospérité de l'Ouest. L'abondance qui règne là-bas, outre qu'il faut l'attribuer à la fertilité du sol, à la richesse et aux ressources de cette contrée, provient de deux causes : de la colonisation et de ses résultats. Si nos adversaires se reportent par la pensée à l'année 1897, époque où ils commencèrent réellement à diriger l'administration, ils constateront que toutes les voies de communication qui nous relient au Nord-Ouest existaient déjà à cette époque. Grâces à qui ? Si on a amélioré nos moyens de transport, c'est en mettant la dernière main au projet conçu, élaboré et realisé sous la direction et grâce au concours du parti conservateur du Canada. Non seulement notre vaste Nord-Ouest avait été colonisé, il avait de plus fait ses preuves. Cette contrée avait alors été mise à l'épreuve. Il fallait du temps pour prouver à l'univers que la fertilité de ce pays si riche et si vaste serait permanente et reposait sur de solides assises. Il fallait démontrer au monde entier la fertilité uniforme et persistante du sol du Nord-Ouest ; pour cela, il fallait un temps d'épreuve, et pendant huit, dix, douze années, les pionniers de cette vaste contrée s'occupèrent activement de faire ces essais. Il fallait se prémunir contre les gelées, étudier et soigneusement noter les conditions climatologiques, choisir des méthodes de culture différentes de celles qu'on suivait dans l'Est et, après des années d'insuccès et d'épreuves, on a prouvé au bout de douze ans non seulement que ce pays offrait d'énormes ressources, mais que son sol était uniformément et constamment fertile. Ces deux résultats étant accomplis, lorsqu'on eut prouvé à l'univers la fertilité persistante du sol et qu'on eut ouvert des voies de communication, l'abondance commença à se faire sentir. Alors, les colons vinrent habiter cette contrée ; les produits augmentèrent de dix, vingt, cent et mille pour cent, et ceux qui veulent raisonner sainement et tirer des conclusions logiques doivent faire entrer ces faits en ligne de compte.

Le chroniqueur nous a fait un résumé succinct et intéressant des annales du Dominion du Canada pendant trente-huit années. Tout en jubilant, a-t-il réfléchi que, de ces trente-huit années, vingt-cinq s'étaient écoulées sous un régime conservateur ? Ainsi, bien que le Canada soit prospère—nous l'avouons et nous nous en réjouissons—il ne faut pas en conclure à tort que c'est aux

députés de la droite dont le parti a pris les rênes du pouvoir en 1896 qu'il faut attribuer cette prospérité.

Autre chose à remarquer : la population augmente. Nous nous en réjouissons. La population s'accroit grâce à l'immigration, à la venue des étrangers ; elle s'accroit aussi grâce aux enfants du sol que nous retenons au pays. Ces deux facteurs ne pouvaient pas produire leur plein résultat avant que l'Ouest eût été colonisé et qu'il eût fait ses preuves de manière à faire naître la confiance, à faire connaître les ressources du pays au point d'y attirer les étrangers et d'y retenir ses propres enfants. C'est ce qu'il ne faut pas perdre de vue lorsque nous recherchons les causes des immenses progrès et de la prospérité de ce pays.

Nos adversaires ont eu le mérite—et nous leur en savons gré—d'avoir fait de leur mieux pour profiter des temps prospères et pour s'efforcer de bonne foi de favoriser la continuation de cette ère d'abondance ; mais autre chose est de prétendre que la politique mise en vigueur pendant le court intervalle de huit ou dix brèves années a été le facteur, la source et la cause de toute la prospérité dont cet immense Dominion a joui.

Pourtant, le sourire qui erre sur les lèvres de mon honorable ami et sur celles des députés qui ont proposé et appuyé l'adresse semble vouloir dire : le pays nous a approuvés ; la population a prononcé et effacé toutes nos fautes passées ; elle nous a laissé nos coudées franches pour l'avenir. Ma foi ! si cette pensée leur est agréable, que nos adversaires la caressent. Pourtant, il est parfois de grands triomphes qui coûtent trop cher—trop cher pour le parti vainqueur et pour le pays lui-même. Une victoire remportée par des arguments justes et logiques, par l'énonciation d'une politique et de principes déterminés, est une victoire définitive, mais le triomphe obtenu par d'autres moyens que ceux-là peut, je le répète, avoir été payé un trop grand prix.

L'opposition a eu des obstacles à surmonter au cours de la dernière élection. Il est singulier, bien qu'il soit parfaitement vrai selon moi, que la prospérité tend à émousser le sens critique des électeurs. Un gouvernement qui en appelle au verdict populaire pendant une ère d'abondance a plus de chance de voir les contribuables fermer les yeux sur ses péchés d'omission et de commission qu'il n'en aurait dans des circonstances moins favorables. Les députés de la droite, en mesurant l'étendue de leur victoire, doivent convenir que leurs succès sont attribuables en partie aux temps prospères qui ont émoussé le sens critique du corps électoral.

D'autres éléments de la dernière lutte, d'autres facteurs de la victoire ont un aspect moins agréable. Je ne crois pas que jamais dans les annales du pays il y ait eu un pacte inviolable entre un gouvernement et une grande et puissante société financière. Il y a lieu de se demander si cela profite au pays et si, à la longue, cela profitera à la société elle-même. Au cours de la dernière élection, une puissante compagnie a arboré l'étendard d'un parti, a adopté son mot d'ordre et elle s'est mise opiniâtrement à l'œuvre pour assurer le succès d'un gouvernement dont elle attendait et qui lui avait promis l'un des plus grands et des plus fructueux privilèges qui aient jamais été conférés à une société commerciale. Il y a lieu, il me semble, de se demander et d'examiner soigneusement si c'est là un indice d'un état de choses satisfaisant ou un gage d'un avenir rassurant. Toutefois, je sais personnellement,et la députation presque entière sait également que l'une des forces que la loyale opposition de Sa Majesté eut à combattre sans relâche pendant la dernière élection a été l'opposition systématique, puissante et incessante de la compagnie avec laquelle le Gouvernement s'était allié. Dans chaque circonscription électorale où sa puissance s'est fait sentir, le scrutin a servi les desseins du Gouvernement ; toute l'influence possible a été exercée pour gagner ses employés à la cause de ce dernier et au parti hostile à l'opposition—et dans quel but en général? En prévision des immenses privilèges et des bénéfices qu'elle espérait recevoir, si le Gouvernement était maintenu au pouvoir et si l'opposition était vaincue.

A part cela, je laisse au pays le soin de décider si j'ai raison ou si j'ai tort de dire que jamais probablement dans l'histoire de notre pays on a autant qu'à la dernière élection fait miroiter plus profusément et avec plus de persistance aux yeux des électeurs les avantages matériels qu'ils pouvaient retirer. J'avoue que, dans un pays jeune et prospère, il est difficile d'éliminer de la discussion et de chasser des esprits la question des travaux publics ; pourtant la décence doit imposer des bornes à cette pratique. Néanmoins, dans la dernière lutte, d'une extrémité à l'autre du pays on aurait dit que le principal argument, le point capital était de corrompre le corps électoral par l'appât de travaux publics promis par le candidat, promesses confirmées, naturellement, par écrit ou de vive voix par le ministre auquel il appartenait de les faire exécuter. Il en fut ainsi partout. Mon honorable ami a dit : "La Nouvelle-Ecosse est unanime."

Quelques VOIX : Bravo ! bravo !

M. FOSTER : Juste ciel ! Pourquoi ne serait-elle pas unanime, puisque soixante-six crédits ont été ouverts dans un seul comté offerts en récompense du vote des électeurs? Mon très honorable ami se rappelle peut-être le cas d'un de ses partisans dévoués, élevé sous sa tutelle, et qu'il a présenté lui-même à son collège électoral dans une grande assemblée publique et qui sur une carte postale —d'un format plus grand que le format ordinaire, naturellement—établissait par maints calculs le nombre de dollars par minute, par heure, par semaine, par mois et par année, qu'il avait obtenu pour ses commettants pen-

dant les trois brèves années qui avaient suivi son élection ; et après avoir couvert sa grande carte postale de ces chiffres, il ajoutait : " Et ce ne sont là que les prémices, que les signes précurseurs de ce que je ferai pour vous si vous me choisissez de nouveau pour appuyer le gouvernement."

Pourtant, n'est-il pas triste, n'est-il pas lamentable de voir que dans ce grand pays qui est le nôtre, on fait fi de la décence à cet égard et que, du premier ministre jusqu'à la dernière recrue du ministère, chacun entreprend une croisade qu'il entend faire réussir en promettant que des travaux publics seront exécutés ? Pourquoi élire un partisan de l'opposition qui ne saurait rien faire pour vous ? Elisez un ami du Gouvernement; voici sa promesse confirmée par le ministre. Je ne recherche pas quelle influence une telle conduite peut avoir sur la population. Son effet n'est pas salutaire ; elle n'élève pas le niveau des mœurs de la vie publique. Le politicien de profession peut en rire et s'en moquer ; mais je vous déclare que nous récolterons plus tard les fruits de cette conduite : l'avilissement de la conscience publique et l'abaissement du niveau moral de notre population.

Quelle autre chose a-t-on mêlée dans cette lutte ? Comme ces honorables messieurs ont été braves il y a longtemps, bien longtemps, à l'époque où ils avaient foi aux théories ! Mon honorable ami déclare que le parti libéral a fait table rase des théories. C'est vrai, c'est bien vrai. Mais il fut un temps que des députés des deux côtés de la Chambre se rappellent lorsque les membres de la droite caressaient des théories. L'une des théories que mon très honorable ami nourrissait alors et dont il ne démordait pas était qu'il ne devait pas y avoir d'alliance entre les gouvernements provinciaux et les autorités fédérales—que les affaires provinciales et fédérales étaient des choses distinctes qu'il ne fallait pas confondre, au risque de s'exposer à la corruption et de ravaler le niveau des mœurs politiques. Aujourd'hui, pourtant, qui a été à cet égard, dans ce vaste Dominion, plus coupable que le très honorable ministre qui a son siège en face de moi ? Dans toutes les élections qui ont eu lieu depuis l'avènement du Gouvernement du jour, les faveurs et l'influence du pouvoir central ont servi la cause de tous les gouvernements provinciaux, après qu'il eût été bien entendu qu'à l'heure du danger ces derniers voleraient également au secours du gouvernement fédéral. Un libéral de la vieille école d'Angleterre ! Que de fois avons-nous entendu mon très honorable ami employer cette expression. Un libéral de la vieille école d'Angleterre, arborant les couleurs libérales, qui laisse faire ce que l'honorable premier ministre a laissé faire dans la province de Québec, afin d'écraser le parti conservateur à l'élection provinciale ! Fidèle à cette tactique, longtemps avant l'expiration des pouvoirs de la législature de Québec, on a profité du résultat de la lutte fédérale et du désarroi dans lequel se trouvait le parti conservateur de cette province pour dissoudre inopinément les Chambres et abattre le plus puissant rempart de notre constitution et de nos libertés politiques—une opposition loyale, sage et virile. Nul libéral anglais de la vieille école n'aurait, j'en ai l'intime conviction, approuvé une pareille ligne de conduite. On a suivi la même tactique dans la province d'Ontario. Là, en 1878, en 1902 et depuis, la population a refusé son appui au gouvernement provincial et elle s'efforce de renverser l'administration qu'elle a combattue, qui ne représente que la minorité et qui est à l'article de la mort depuis cinq ans. Constatant dans quel cruel embarras se trouvait le gouvernement de la province, le très honorable gentleman est venu à son secours; il se prépare à mettre en mouvement les rouages administratifs et à faire servir l'influence de son administration dans l'intérêt de son allié; il a donné à ses principaux partisans le mot de passe : " Sauvez le gouvernement d'Ontario." Ces alliances sont démoralisatrices; elles ne tendent pas à assurer la pureté des mœurs politiques ni une saine administration des affaires, et mon honorable ami a été mal inspiré lorsqu'il a jugé à propos de faire servir l'influence et les faveurs du présent Gouvernement au soutien du ministère provincial.

Mais on fait encore pis. J'ignore si ce qu'on raconte est fondé, mais les bruits qui circulent méritent d'attirer l'attention de ce parlement. S'ils sont fondés, j'espère qu'en temps opportun, les faits seront exposés en pleine lumière et que le Parlement remplira son devoir. Des bruits étranges circulent touchant la manipulation des listes électorales au Manitoba, au Nord-Ouest et au Yukon.

On raconte des choses insolites concernant la conduite des recenseurs de la distante région du Yukon où, je crois, il a fallu donner la chasse à ces receuseurs dans les montagnes afin d'obtenir les listes qu'ils cachaient soigneusement pour empêcher les électeurs d'exercer leur droit. Voilà des faits pires que tous ceux que j'ai mentionnés ; s'ils sont vrais, j'espère que cette Chambre en prendra connaissance et quelle les exposera au grand jour. Je ne parlerai pas aujourd'hui des boîtes de scrutin truquées. Elles sont le produit d'une longue suite de menées frauduleuses érigées en un système politque, la création de cerveaux fertiles en expédients destinés à fausser le verdict populaire et à empêcher le peuple d'exprimer librement son opinion.

Mon honorable ami prêche la concorde et la bonne entente ; il nous conjure d'étouffer les appels aux préjugés nationaux et religieux. Nul ne l'approuve plus cordialement que moi. Ne sommes-nous pas arrivés à cette phase de notre existence nationale où nous devrions être plus virils, avoir un idéal plus élevé et mépriser les appels aux préjugés nationaux et religieux ? Mon honorable ami exprime le même désir que moi ;

cependant, n'est-il pas vrai que certains de ses partisans ont été élus grâce à ces préjugés ?

Quelques VOIX : Non ! non !

L'honorable M. FOSTER : Nous ne sommes pas les seuls ici à déplorer l'absence du député de Montmorency, (M. Casgrain) de cette Chambre ; ces regrets. j'en suis sûr, sont partagés par les députés de la droite. C'est un homme public qui faisait honneur à sa province et au parlement ; et s'il n'occupe pas de fauteuil dans cette enceinte législative, n'en cherchons pas la cause dans le fait que ses électeurs auraient condamné sa politique ou lui auraient retiré leur confiance ; non, mais c'est qu'on a soulevé contre lui les préjugés nationaux, les passions religieuses et nationales.

J'entends des dénégations sortir de la bouche de certains députés. Eh bien ! je cite ce fait, à titre d'exemple indiquant l'existance d'un sentiment qui, ainsi que je m'efforce de le prouver, ne présage rien de bon pour le pays. Disons que c'est à l'insu des chefs du parti qu'on s'est permis ces écarts, mais il n'en est pas moins vrai que c'est rendre un véritable service public au pays, de glaner sur les routes publiques et dans les carrefours et d'étaler au grand jour de la publicité des ruses politiques de ce genre. Grâce à une habile distribution de places de juges et de sénateurs, le premier ministre a réussi à s'assurer un organisateur dans la province de Québec. Cet organisateur est un sénateur dont je dois taire le nom. Si je ne me trompe, il existe dans le comté de Montmorency un journal sur lequel ce monsieur a la haute main, si toutefois, il n'en est pas le propriétaire. Ouvrons cette feuille et qu'y lisons-nous sous forme de conseil donné aux électeurs de ce collège électoral ?

Je me permettrai de donner lecture d'un article publié dans ce journal et distribué à profusion parmi les électeurs :

Electeurs et compatriotes de Montmagny.
Soyez sur vos gardes !

Le mandement de NN. SS. les évêques dit qu'il faut voter pour un homme capable de défendre nos intérêts religieux et nationaux. Or, pouvez-vous, en conscience, voter pour un individu comme Harry Price, commis chez son frère, ne parlant pas le français et étant un anglais fanatique protestant et méprisant les Canadiens-français. Ayons du cœur. Les Price font venir d'Angleterre des gens pour occuper les premières places dans leurs bureaux, ils ne donnent jamais ces places aux nôtres. Pourquoi ne pas faire comme eux, surtout lorsqu'il s'agit d'un député et du gouvernement Laurier.

Encore une fois, soyez en garde, et honte aux lâches et à ceux qui sont à quatre pattes devant l'argent, la boisson et les croûtes que promet le candidat Price.

Hourra pour Laurier !
Hourra pour Lavergne !

M. FOSTER : Pareil appel a-t-il sa raison d'être dans un comté ou dans une partie quelconque du Canada ? Cet article a-t-il été publié avec l'approbation de l'organisateur électoral du district de Québec ? La chose est-elle venue à la connaissance du premier ministre? Ou bien, pareil article aurait-il été publié sans la sanction de l'un ou l'autre de ces messieurs ; c'est donc un véritable service public que je rends au pays, en appelant l'attention sur ces manœuvres dont on s'est servi pour grossir la majorité du Gouvernement. Mais ce n'est pas tout. Voici le texte de quelques questions posées par le " Courrier " :

Do you speak English ? Telle est la formule conservatrice, cette année.

Octobre 27, 1904.

M. Price exige-t-il de ses suivants le serment du test, la dénonciation de la messe et l'anathème contre la sainte Vierge et le pape ?

Pourquoi poser pareille question ? Est-ce dans le but de favoriser la politique commerciale du parti libéral ? Est-ce dans l'intérêt de l'œuvre du Grand-Tronc-Pacifique ? Aux yeux du premier ministre, est-ce donc là un moyen bien noble, bien digne, de solliciter les suffrages des électeurs ? Est-ce par de pareilles manœuvres qu'on entend cimenter les liens d'amitié fraternelle des différents groupes du peuple canadien ? Est-ce ainsi qu'on réussira à le convaincre que le seul et unique objectif qu'il doit viser dans les affaires publiques, c'est le bien même du pays ? Est-ce par de pareils appels qu'on espère propager au pays les idées de sage et large tolérance mutuelle entre les différents cultes et les différents groupes ethniques ?

Est-ce vrai M. Price, que vous avez promis aux fanatiques d'Ontario : Sam. Hughes, le docteur Sproule, M. Barker, etc., de leur livrer le beau et patriotique comté de Montmagny avec sa population toute française et profondément catholique ? Octobre 31, 1904.

Quels sont donc ces monstres horribles qu'on a évoqués, afin de gonfler la majorité du premier ministre ? Le chef du cabinet est-il bien en lieu de s'enorgueillir d'une pluralité grossie par de pareils appels aux préjugés ? Voici un autre extrait :—

AUX ELECTEURS DU COMTE DE MONTMAGNY.

Le Courrier de Montmagny, 31 octobre 1904.
Jusqu'ici j'ai été le candidat libéral.

Etre candidat libéral—n'était-ce donc pas un titre de gloire suffisant pour un seul homme ? Il semblerait que non.

Aujourd'hui, à la demande d'un grand nombre de conservateurs, je deviens le candidat national, c'est-à-dire que je me présente pour revendiquer les droits du Canada français et catholique d'avoir sa juste représentation à Ottawa. Je suis libéral, mais avant tout contre l'impérialisme, le militarisme et contre l'écrasement de Québec sous la botte des torys.

On voudra vous acheter, mes amis ; pensez à votre vieux drapeau, à notre chère province, aux aïeux et à la religion. La devise de Québec est :

Je me souviens.
Souvenez-vous !
Armand Lavergne.

Je livre ces extraits aux méditations personnelles du premier ministre, et je lui pose la question: Approuve-t-il l'emploi de pareilles méthodes pour solliciter les suffrages des électeurs ? Est-il d'avis qu'on réussira par ce moyen à cimenter l'union des citoyens de ce pays et à relever le ton de la moralité politique ? Tout bien considéré, voilà quelques faits qui peuvent sans doute contribuer à atténuer la valeur apparente de la grande victoire du 3 novembre.

Mais je me suis déjà trop attardé à ce genre de considérations, et il est temps d'aborder l'étude du discours du trône même. Le discours du trône ! certes, ce discours, cette année, n'ouvre pas un bien vaste champ à nos dissertations. On serait porté à y voir le maigre produit d'un sol aride et improductif. Si je ne me trompe, ce discours est le fruit d'un absolu épuisement, résultat des efforts surhumains déployés au cours de l'élection; ou bien c'est le résultat d'une négligence dédaigneuse et hautaine, les ministres croyant sans doute avoir bien mérité quelque repos et le droit de se donner du bon temps, sans trop se soucier des affaires du pays. Il est, toutefois, un paragraphe du discours qui appelle notre attention : c'est l'article relatif à l'autonomie du Nord-Ouest.

Le Gouvernement, cependant, ne nous éclaire guère sur l'économie de cette mesure. De longues années durant, les populations du Nord-Ouest ont sollicité cette mesure ; et bien que la loyale opposition de Sa Majesté dans cette Chambre, au cours de la dernière législature, ait prêté son appui à ces réclamations, appui qu'elle lui prodigue encore aujourd'hui, le premier ministre et le gouvernement dont il est le chef n'ont pas moins fait la sourde oreille à ces prières et n'ont cessé d'opposer un refus catégorique à ces demandes. Dans ces discours se trouve consignée une promesse d'autonomie pour le Nord-Ouest. Est-ce là le fruit d'un repentir tardif, provoqué par l'approche des élections ? Et cette lettre du très honorable premier ministre, écrite à la veille des élections, lui a-t-elle été arrachée par la crainte de s'aliéner les votants ?

Quoi qu'il en soit, il existe une promesse, et pour une fois, cette promesse est en voie de se réaliser, dans la mesure où le discours du trône en contient la garantie. Le premier ministre, j'espère, dans la mesure qu'il soumettra au Parlement donnera à la nouvelle province une configuration géographique suffisante. Pour mon propre compte, je verrais d'un mauvais œil fractionner ce pays en minuscules provinces, grevées de tous ces fardeaux qu'entraîne la création d'un personnel pour l'administration de la justice et des affaires publiques, avec leurs devoirs et les dépenses qui en découleraient. En outre, je l'espère, on se gardera de faire preuve de parcimonie, relativement aux ressources qu'on attribuera à la nouvelle province. Ce serait une erreur de créer à cette province une situation qui obligerait ses mandataires à venir d'année en année, solliciter ici les deniers voulus pour faire face à des frais d'administration qui ne pourront fatalement que se gonfler et demander le relèvement du chiffre du subside de la province au fur et à mesure de son développement. Les pouvoirs qu'on lui accordera, je l'espère, seront bien clairement définis et d'une mesure assez surabondante pour donner satisfaction à ces hardis pionniers et à répondre aux vœux de la noble race qui est appelée à édifier une grande province, et pour parer à tout grief ou toute récrimination.

Nous ne nourrissons aucun sentiment de jalousie à l'endroit de ce grand pays de l'Ouest. Il n'existe pas d'antagonisme entre l'Est et l'Ouest. Ce sont les populations de l'Est qui ont acquis ce patrimoine de l'Ouest, et l'ont payé en beaux deniers sonnants. Ce sont nos vigoureux et intelligents citoyens de l'Est qui ont été les pionniers de cette grande région et aujourd'hui nos fils, nos frères et nos pères constituent la race dominante de la province future. Il importe de leur attribuer tous les pouvoirs possibles, de nature à leur permettre de poser les assises d'une province appelée à un avenir presque sans bornes, avenir qui justifiera la confiance que nous inspirait ce pays, quand nous l'avons incorporé à la confédération canadienne, confiance que les années n'ont fait qu'affermir.

J'allais dire que le discours du trône renferme une allusion assez anodine à ce marché de la république voisine, marché jadis réputé indispensable au Canada ; mais non, je me trompe, on n'y fait pas la moindre allusion. Qu'est-il donc arrivé à ces messieurs de la droite ? Ont-ils donc encore répudié et mis au rancart quelqu'une de leurs théories ? Je le sais, il est impossible que l'acier échauffé jusqu'au rouge vif conserve indéfiniment sa chaleur ; mais jamais il ne nous serait venu à la pensée que l'ardeur et l'enthousiasme déployées jadis par ces messieurs, quand ils prônaient l'union commerciale, appelaient à grands cris la réciprocité illimitée, ne cessant de nous répéter que le marché de la république voisine et les avantages de la réciprocité l'emportaient pour nous sur tous les marchés du monde entier, jamais il ne nous serait venu à la pensée, dis-je, que ce beau feu se refroidirait et s'éteindrait complètement. En effet, aujourd'hui, le seul alinéa du discours du trône qui touche au pays voisin, est cette allusion assez obscure à la création d'une commission internationale, composée de trois représentants de chaque pays, afin de

——faire enquête et dresser un rapport sur les conditions et l'utilisation des eaux adjacentes à la ligne-frontière entre les Etats-Unis et le Canada.

J'ignore ce que cela peut bien vouloir dire, mais enfin, force nous sera bien de posséder nos âmes dans la patience, en attendant qu'on nous explique le sens de cette phrase.

M. FOSTER.

Et ce vieux drapeau, que le premier ministre avait jadis arboré au grand mât de la hune, ce drapeau qui devait y flotter éternellement à la brise, disait-il, jusqu'au jour définitif de la victoire ou jusqu'à ce que la mort l'arrachât à ses braves défenseurs, ce drapeau, dis-je, est disparu, il est replié ; et aujourd'hui on se contente de la plus anodine des allusions aux négociations internationales entre les Etats-Unis et le Canada. Et bien, Monsieur l'Orateur, il est bien des choses que nous pardonnerions moins volontiers à ces honorables messieurs que l'abandon de pareilles théories qu'ils ont sans doute consignées dans le silence de l'oubli.

Le discours du trône garde le silence sur la création d'une commission chargée d'une enquête sur la situation commerciale, enquête dont l'objectif serait de nous éclairer sur les modifications de notre régime fiscal. Si je ne me trompe, au cours de la dernière session parlementaire, le premier ministre nous a promis l'établissement d'une commission sur cette importante question. A-t-on aussi mis cette promesse au rancart ? Ou bien juge-t-on cette affaire de si minime importance qu'elle ne mérite pas même une mention dans le discours du trône ? Il y est dit que le commerce, au cours de 1904, a atteint son niveau le plus élevé, et c'est là une chose dont il faut se réjouir. On y signale un autre fait qui est de nature à mitiger notre joie : c'est que pour les derniers six mois, le chiffre des recettes publiques est supérieur à celui de la période précédente. Or, il est possible qu'il se dégage de ce fait des conséquences qui tournent au détriment du pays. Il faut bien établir la distinction entre le volume du commerce, d'une part, et les courants du commerce d'autre part ; et il importe de tenir de ces derniers un compte tout aussi soigneux que du premier. De 1896 à 1903, nos importations de la Grande-Bretagne ont subi une augmentation de soixante-dix-huit pour cent : il y a ici matière à réflexion. Si les recettes des derniers six mois accusent une augmentation sur celles de la période précédente, c'est une preuve évidente que nos importations augmentent considérablemenet et que la masse de nos importations vient des Etats-Unis, et se compose de marchandises qui, pour la plupart, devraient se fabriquer au pays, de façon à encourager la main-d'œuvre et l'industrie nationales. J'espère que le premier ministre n'a pas oublié la promesse de l'établissement d'une commission et qu'il nous apprendra, plus tard, au cours de la session, qu'il entend adopter quelque mesure au sujet du régime fiscal et sa connexité avec les grands intérêts commerciaux du pays.

Il n'est pas soufflé mot de l'établissement d'un service de paquebots de grande vitesse sur l'Atlantique. Ce projet s'est-il également évanoui ? Ces messieurs seront-ils donc, encore une fois, obligés de venir nous présenter leurs excuses, pour ne pas avoir établi un service rapide répondant aux besoins du pays, entre la mère patrie et le Canada ? N'est-ce pas tout simplement un trompe-l'œil ? Ces messieurs manquent-ils d'esprit public et de courage, ou bien a-t-il été tenté des efforts sérieux, persistants et suivis, afin de réaliser ce grand service, au bénéfice du pays ? Il y a huit ans, alors que la situation était des plus favorables, il avait été dressé un contrat, avec la coopération de la Grande-Bretagne elle-même, qui consentait à verser une forte partie de la subvention qui nous aurait doté d'une ligne rapide de paquebots-poste desservant la Grande-Bretagne et les ports canadiens, servant au transport des dépêches et des passagers ainsi que d'une notable partie de nos marchandises ; et en outre, nous jouirions du prestige énorme que ferait rejaillir sur le Canada l'établissement d'un service aussi parfait.

Il n'est pas fait mention du chemin de fer Intercolonial, question que j'espérais ardemment voir figurer dans le discours du trône. Dans une harangue prononcée à Toronto, au cours de la dernière campagne électorale, le premier ministre a déclaré que l'exploitation de l'Intercolonial n'avait jamais été rémunératrice pour le pays et qu'à son avis, il en serait toujours ainsi. Je le sais, le premier ministre n'est pas toujours bien renseigné sur les faits ; ses données manquent de précision. Il n'est pas conforme à la parfaite vérité des faits, d'affirmer qu'il n'y a jamais eu d'équilibre dans le budget de l'administration de l'Intercolonial.

D'autre part, il est parfaitement établi que, pendant nombre d'années, sous une autre administration, il y a eu excédent, au lieu de déficit, dans les comptes courants de ce chemin de fer. Le premier ministre a affirmé publiquement que l'exploitation de l'Intercolonial aboutit à des pertes financières et constitue un fardeau pour le pays, et que s'il en est ainsi, ce n'est pas les administrateurs de ce réseau qu'il faut en rendre responsables, mais bien le système défectueux suivi jusqu'ici. Pesons bien attentivement ces paroles. Voici un Gouvernement fort, un premier ministre puissant, qui déclare publiquement qu'il faut demander aux contribuables canadiens durant ces années de prospérité, de se grever d'un déficit d'un million—c'est, je crois, le chiffre atteint par cette moins-valeur, cette année —et cela, parce que dans l'administration de l'Intercolonial, on laisse subsister un système défectueux. Eh bien ! c'est au premier ministre qu'il appartient de remédier à cet état de choses ; nous tenons de sa propre bouche que ce système est condamnable ; et de fait, depuis son avènement au pouvoir, le Gouvernement, par faiblesse, sans doute, a laissé s'aggraver cet état de choses, et il ne nous propose pas un seul remède. Pourquoi tolérer pareils abus dans ce pays ? Il y a là injustice envers les contribuables, envers le ministère des Chemins

de fer lui-même et envers les provinces desservies par ce réseau. Et tout cela, au cours de cette époque de progrès, alors que le budget de presque tous les réseaux de voies ferrées aux Etats-Unis et au Canada, accuse un excédent des recettes nettes sur les frais d'exploitation; et il faut tenir compte du fait que, ces cinq années dernières, les frais imputables au compte du capital et la dépense sur l'Intercolonial ont dépassé le chiffre des frais effectués au cours d'une période quinquennale correspondante, depuis l'époque de l'établissement de ce réseau. A coup sûr, il importe de redresser ce grief sérieux, et de réformer ce déplorable système de gestion appliqué par un des plus importants ministères publics.

J'espèrais aussi qu'il serait question dans le discours du trône, de l'apurement et du contrôle de notre comptabilité publique. Je ne ferai qu'effleurer ce sujet. Il est bien possible que, par suite des développements subis par le pays, le système limité de vérification des comptes publics établi au début, ne réponde plus aux besoins publics. Il est vrai, un des fonctionnaires les plus habiles et les plus méritants qui aient jamais présidé à un service public, fonctionnaire nommé à cet emploi, non pas par les conservateurs, mais par les libéraux, a déclaré au Gouvernement et au Parlement, après nombre d'années d'expérienece, qu'il se trouve dans l'impuissance de bien s'acquitter de ses devoirs, et cela en raison de l'insuffisance des pouvoirs qui lui sont attribués par la loi sous l'empire de laquelle il exerce ses fonctions. Or, je le demande, existe-t-il quelque chose de plus important que le contrôle efficace des dépenses publiques, tout cela au point de vue de la responsabilité ministérielle ? A ce point de vue, qu'y a-t-il de plus important que d'assurer un contrôle suffisant et répondant parfaitement aux besoins, afin que les anciens et fidèles fonctionnaires du Parlement et du pays puissent tenir la main à ce que les deniers publics ne soient payés que lorsque le Parlement a voté un crédit dans ce but, et que ces deniers ne soient versés que lorsqu'ils ont été gagnés.

Encore un mot avant de terminer ces observations, au sujet de ce grand pays que nous habitons. On nous a parlé de ses étonnants progrès. Nous connaissons nos vastes ressources, et nous nourrissons une foi inébranlable dans l'avenir de ce pays. Ne négligeons-nous rien pour mettre notre pays en parfait état de défense contre toutes les éventualités qui peuvent surgir ? A l'heure qu'il est, avec notre population de six millions d'âmes et notre million d'heureux foyers domestiques, et avec toutes les puissantes ressources matérielles à notre disposition, avons-nous pris toutes les mesures dictées par la prudence, afin de conserver au pays ses ressources inestimables et le défendre au besoin, contre tout ennemi qui peut se présenter ?

Existe-t-il aujourd'hui dans cet immenese pays un seul port d'entrée qui soit muni de canons propres à le protéger contre les attaques d'une canonnière ennemie ?

Y a-t-il au pays une quantité suffisante de fusils pour armer les hommes valides et aptes au service militaire, prêts à combattre pour la défense du pays, mais qui seraient dans l'impuissance de le faire, s'ils étaient sans armes ? Advenant qu'il surgisse quelques difficultés, pourrions-nous fabriquer assez facilement au pays même les munitions de guerre et les armes nécessaires pour une défense convenable et légitime ? Ce ne serait pas agir en hommes sensés, convaincus du prix inestimable de leur pays et pleinement renseignés sur la valeur, l'habileté et la force de leurs concitoyens individuellement que de négliger de mettre le pays en état de défense convenable, de façon à ne pas déroger à notre dignité nationale ; ce serait s'endormir dans une fausse securité et se préparer un réveil terrible. Il est grandement temps que le Parlement fasse une étude mûre et approfondie de cette importante question. Je reconnais aussi volontiers que personne que le Canada a courageusement travaillé à l'édification d'une importante et puissante partie de l'empire. Chacune de nos démarches, chacune de nos étapes dans le développement du pays, chaque mille de voie ferrée construit, bref, chaque pas fait de l'avant dans la voie du progrès matériel, tout cela, dis-je, a contribué à l'affermissement et à la consolidation de l'empire. Certes, nous avons fait notre devoir à cet égard, mais, à mon avis, il est bon de se demander si l'heure n'est pas venue de faire un pas de plus dans ce sens, afin d'affermir ce sentiment de sécurité et ce souci de sa propre dignité qui s'imposent à un pays comme le nôtre, pays de si vastes ressources, et où il y a tant de foyers domestiques à protéger.

Monsieur l'Orateur, je dois vous demander pardon, ainsi qu'à la Chambre, à titre de député novice et encore inexpérimenté, de vous avoir infligé un discours quelque peu prolixe et décousu. Quant je me serai un peu mieux acclimaté dans cette enceinte législative et que je me serai orienté quelque peu, j'aurai plus d'assurance et je serai probablement en mesure de vous exposer mes idées avec plus de précision et d'une façon plus épigrammatique que je ne l'ai fait, cet après-midi.

Le très honorable Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, c'est avec un plaisir encore plus vif que d'habitude que j'unis ma voix à celle de l'honorable député (M. Foster) qui m'a précédé, à titre de porte-parole de l'opposition, pour offrir mes félicitations et celles de la droite à nos deux nouveaux collègues qui ont présenté l'adresse que la Chambre doit soumettre à Son Excellence le Gouverneur général, en réponse au discours que Son Excellence a prononcé, à l'ouverture du Parlement. En prenant la parole dans cette Chambre le député de Pictou (M. Macdo-

nald) était certes loin d'être un inconnu pour nous ; car, bien que ce soit la première fois qu'il porte la parole dans cette enceinte parlementaire, sa réputation l'y avait déjà précédé, réputation acquise dans l'assemblée législative d'une province qui, au cours du siècle écoulé, a produit nombre d'hommes qui se sont distingués au service de l'Etat, après avoi rété pendant plus d'un siècle le boulevard du libéralisme et le champion des principes libéraux, cette province vient de mettre le sceau à sa réputation, au cours de la dernière lutte électorale à laquelle l'honorable député lui-même (M. Macdonald) a pris une part notable, en enlevant à l'ennemi le comté de Pictou, forteresse restée inexepugnable jusque-là.

Si la réputation de l'honorable député de Pictou l'a précédé dans cette Chambre, il est évident, si l'on tient compte de l'âge du député de Montmorency (M. Parent), que sa renommé n'avait pas encore pénétré ici. L'étonnant, c'est qu'un tout jeune homme ait pu remporter une victoire aussi éclatante que celle-là. Digne fils d'un noble père, il a démontré encore une fois la vérité de l'axiome qui déclare que " bon sang ne saurait mentir."

Il me sera sans doute bien permis d'offrir mes félicitations au jeune député de Toronto-nord (M. Foster). Je dois, toutefois, le déclarer à l'honorable député lui-même et à la Chambre, si les électeurs de Toronto-nord ou la majorité d'entre eux, eûssent été de véritables patriotes, dans la meilleure acception du mot, ils n'auraient pas élu l'honorable député, mais ils auraient confié leur mandat à mon estimable ami, le maire actuel de Toronto (M. Urquhart). Toronto est une ville fort singulière. Douée de nombre de belles qualités, elle a un défaut fatal. Ses citoyens sont fort intellectuels, ce sont des esprits cultivés, et je puis leur rendre ici le témoignage qu'ils sont fort hospitaliers.

Qu'il s'agisse de choses littéraires ou scientifiques, d'affaires militaires, de politique municipale, Toronto fait infailliblement preuve d'un juste discernement. En fait de littérature, de choses militaires ou municipales, Toronto apprécie toujours à leur juste valeur les hommes de mérite et les bonnes mesures ; mais quand il s'agit de politique, sa perception visuelle est fort défectueuse. En matière politique, Toronto fait toujours fausse route, et c'est ce qui explique que l'honorable député (M. Foster) représente aujourd'hui le collège électoral de Toronto-nord.

Du reste, puisque Toronto-nord a voulu être représenté au Parlement par un député se réclamant du soi-disant parti libéral-conservateur, je dois déclarer que pour mon propre compte, je suis heureux de voir l'honorable député (M. Foster) revenir dans cette enceinte législative où, même les députés de la droite pourront bénéficier de ses lumières et de ses talents. Je dois, toutefois, le dire à l'honorable député (M. Foster), j'ai éprouvé une vive déception, en entendant sa harangue d'aujourd'hui ; car, enfin, nous sommes de vieux amis, et il sera peut-être étonné d'apprendre de ma bouche que, souvent, au cours des quatre années passées, tournant mes regards vers le fauteuil vide qu'il avait coutume de remplir avec tant de distinction et qu'il vient de reprendre, ma pensée s'est reportée vers l'absent, et je me demandais s'il profiterait de cette absence forcée de la Chambre. Je me flattais de l'espoir qu'il réfléchirait sur son passé, qu'il réformerait son attitude, son ton, qu'il apporterait certains tempéraments à ses méthodes et à ces principes.

Je le dis à regret, après avoir prêté l'oreille à la harangue qu'il vient de prononcer, je constate que ces quatre années qu'il aurait pu si utilement consacrer à la réflexion, mon honorable ami les a gaspillées, n'en a nullement profité.

C'est un vrai Bourbon, qui n'a rien appris et rien oublié, et son discours d'aujourd'hui ne diffère en rien de tous ceux qu'il a prononcés de 1896 à 1900. Il a parlé de la prospérité du pays. Mon honorable ami, qui est très documenté—bien mieux que je ne le suis—a dû admettre que le Canada jouissait d'une grande prospérité. Mais, ajoute-t-il, cela est dû à la politique du parti conservateur. Combien de fois ne nous a-t-on pas déjà répété cela, de 1896 à 1900 ? Tout ce que je puis lui dire, c'est que si cette prospérité est attribuable à la politique du parti libéral-conservateur, il n'y a pas lieu de s'étonner que le pays n'ait pas voulu en revenir au parti conservateur et revoir les jours d'avant 1896, car la politique conservatrice ne faisait alors qu'amasser des ruines tandis qu'aujourd'hui nous sommes en pleine prospérité.

Mon honorable ami a évidemment fort à cœur la défaite de son parti. Je ne veux pas pour le moment, entrer dans aucune discussion au sujet des méthodes suivies par l'opposition et celles du Gouvernement. Je ne veux que relever certaines remarques qu'il a faites. Si, comme il le fait observer, le parti libéral n'a dû sa grande victoire du 3 novembre dernier qu'à ses accointances avec une puissante compagnie, qui a mis toutes ses influences en jeu afin de peser sur les votes de ses employés, il nous a donné la mesure de l'estime en laquelle il tenait le parti conservateur même, car chacun se rappelle encore l'ancien pacte qui existait entre le chemin de fer du Pacifique et la parti conservateur. Mais, Monsieur l'Orateur, mon honorable ami n'a pourtant qu'à jeter les yeux auteur de lui pour constater que les victoires les plus éclatantes remportées par le parti libéral aux dernières élections l'ont été aux deux extrémités du Canada, c'est-à-dire dans la Nouvelle-Ecosse et dans la Colombie-Anglaise. Or, combien d'employés le Grand-Tronc compte-il dans la Nouvelle-Ecosse et dans la Colombie-Anglaise ? Mon honorable ami a aussi abordé un autre sujet, et je suis heureux qu'il l'ait fait, car

cela me donnera l'occasion de dissiper une erreur—je ne dirai pas volontaire—à propos des influences qui ont été mises en jeu pour assurer le triomphe du parti libéral dans la province de Québec. Mon honorable ami dit que la défaite de Monsieur Casgrain, qui est un de mes amis personnels, a été due à des appels à des préjugés de race et de religion, et comme preuve il nous parle d'un journal intitulé le "Courrier de Montmagny". Or, Monsieur l'Orateur, ce journal n'est pas publié dans le comté de mon honorable ami Monsieur Casgrain, mais bien celui de mon honorable ami Monsieur Lavergne.

C'est tout ce que j'ai à dire à ce sujet, et je ne vois pas pourquoi on a mentionné ici le nom de ce journal, car je suppose que mon honorable ami (M. Foster) est un lecteur assidu du "Courrier de Montmagny", et par conséquent, il ne doit pas ignorer que ce journal, loin de soutenir en tout et partout le présent Gouvernement libéral, est plutôt ce que nous pourrions appeler un "mauvais coucheur." Mon honorable ami pourra lui-même constater que ce journal s'en est pris quelquefois à moi pour la façon dont j'administrais les affaires du parti libéral. Il est donc absolument oiseux de dire qu'on ait fait appel à des préjugés de race et de religion pour aider le parti libéral dans la province de Québec. Ce n'est pas là la façon dont nous nous y prenons pour gagner nos batailles. Dans tous les cas, de même qu'une hirondelle ne fait pas le printemps, il n'appartient pas à un journal isolé de dicter la ligne de conduite de tout un parti. J'en ai assez dit là-dessus, mais si mon honorable ami désire y revenir, je serai prêt en tout temps à lui répondre. Pour le moment, il me suffira de lui dire que son accusation ne repose sur aucun fondement.

J'en arrive maintenant plus particulièrement au discours du trône. Mon honorable ami trouve à redire à la brièveté de ce discours. Mais j'aurais plutôt cru que c'était là une qualité, car chacun sait que ce qu'il y a de plus difficile à atteindre, c'est la concision. Je crois que mon honorable ami est un amateur de belles phrases ronflantes, et que son oreille se plaît à la musique des syllabes sonores, surtout quand ces syllabes tombent de sa propre bouche. J'ai souvenir d'un temps où l'on ne visait pas tant à la concision, et où l'on s'attachait plutôt à dissimuler la pauvreté du fond sous la diffusion des phrases. Mon honorable ami devrait pourtant se rendre compte que le public n'aime pas les phrases creuses, et qu'il préfère en avoir moins pourvu qu'elles soient substantielles. Le discours du trône n'est pas long, et cela pour une excellente raison : c'est que, si on en excepte la question de l'autonomie du Nord-Ouest, nous n'avons l'intention de présenter cette année aucune mesure bien importante. Nous croyons que le temps est venu où les territoires doivent obtenir leur entrée dans la grande confédération canadienne. Mon honorable ami nous a rappelé que voilà maintenant deux ou trois ans que ces territoires demandent leur complète autonomie. Il y a deux ans, nous avons reçu des délégations et des requêtes nous priant d'accorder cette autonomie, mais nous avons fait observer que les temps n'étaient pas encore mûrs pour cela, que la date des élections générales approchait et que les territoires n'avaient encore que peu de représentants, alors qu'après les élections cette représentation serait bien plus considérable. Les territoires n'avaient que quatre représentants dans la dernière Chambre. Ils en ont maintenant dix, et je vois que chacun admettra que nous avons agi avec sagesse. Il vrai que nous avons rencontré, dans les territoires, quelques incrédules qui mettaient en doute nos promesses, mais, ainsi que l'énonce le discours du trône, le Gouvernement à prouvé, ici comme ailleurs, qu'il n'avait qu'une parole. Mon honorable ami ne sait pas en quoi consiste cette loi d'autonomie, et assurément il ne doit pas s'attendre à ce que nous puissions dès maintenant lui exposer les grandes lignes de ce bill. Nous sommes présentement à l'étudier, et le travail est déjà fort avancé. Cependant, sur trois ou quatre points principaux, nous avons cru plus prudent, avant d'aller plus loin, de prendre l'avis de nos amis des territoires faisant partie de cette Chambre.

Mon honorable ami désire être aussi plus pleinement renseigné sur la commission des voies fluviales que nous avons instituée, et qui a pour mission de s'occuper des eaux qui sont limithrophes entre le Canada et les Etats-Unis.

Je suis très heureux de pouvoir ici renseigner pleinement mon honorable ami. Comme chacun sait, le réseau du Saint-Laurent délimite, sur une grande étendue, la frontière entre le Canada et les Etats-Unis.

Les deux pays sont donc intéressés à ce que le niveau de ces eaux soit toujours aussi haut que possible. Il y a quelques années, quand le bruit a couru que l'état de l'Illinois projetait de construire un canal pour joindre le lac Michigan au Missisipi, on a craint, non-seulement au Canada, mais aussi aux Etats-Unis, que l'effet de ces grands travaux ne dût être d'abaisser le niveau du lac Michigan et des eaux adjaccentes. Par la suite, on a pu démontrer que ces craintes n'avaient aucune raison d'être. Mais si des travaux du même genre étaient entrepris un peu partout, et si les eaux du lac Erié et de notre réseau de voies fluviales étaient détournées en différents endroits, il serait possible qu'alors le niveau des lacs pût s'abaisser sensiblement. Et ce n'est pas tout. Là où la frontière n'est pas constituée par une voie fluviale, il a des rivières et de grands fleuves ayant leurs sources en un pays et coulant dans un autre. Aux Etats-Unis, on s'est déjà plaint que les Canadiens avaient fait certains travaux sur des rivières ayant leurs sources au Canada, et que le cours de ces rivières en avait été dérangé. De notre côté, nous nous sommes

plaints que les Américains avaient élevé certaines constructions, entre autres sur la rivière Saint-Jean, au détriment de la régularité du cours de ces rivières. Il y va, par conséquent, de l'intérêt et de l'avantage des deux pays que toute cette question des eaux mitoyennes soit étudiée à fond et que les deux pays aient, au besoin, à ce sujet, des lois identiques. De temps immémorial, la loi romaine a toujours stipulé que le propriétaire riverain d'un cours d'eau a le droit de se servir de cette eau pour son propre usage, pourvu que le cours n'en soit pas dérangé au delà des limites de sa propriété. C'est là le principe qui prédomine presque partout. Mais il est difficile de s'en tenir à ce principe quand les travaux sont dans un pays et que les bornes de la propriété sont dans un autre pays. Pour toutes ces raisons, nous avons jugé bon d'accéder à l'invitation des Etats-Unis de se joindre à eux pour étudier cette question. Nous sommes tombés d'accord sur une commission de ses membres, dont trois représenteront le gouvernement des Etats-Unis et trois le gouvernement du Canada. Les instructions déléguées à cette commission vous seront bientôt soumises, mais en attendant, et afin de renseigner mon honorable ami aussi pleinement que possible, je puis lui donner les noms des trois commissaires qui représenteront le gouvernement du Canada. Ces commissaires sont M. Maybee, C.R., un des premiers avocats de Toronto ; M. Louis Coste, ingénieur éminent attaché au département des Travaux Publics, et M. King, géographe en chef du département de l'Intérieur. Ces trois commissaires représenteront le Canada, et nous avons tout lieu de croire que leur rapport sera éminemment satisfaisant. J'ajouterai que cette commission est purement consultative, et qu'elle n'a pas reçu mandat de jeter les bases d'aucun traité. Sa mission consiste seulement à étudier les conditions existantes, et à nous dire s'il est possible de remédier aux griefs dont on se plaint.

Mon honorable ami a abordé certaines questions que je ne crois pas devoir discuter pour le moment. Ainsi, par exemple, il a parlé de la défense du pays. C'est là un sujet que nous pourrons discuter plus tard, quand l'honorable ministre de la Milice et de la Défense sera à son siège. Quant à la question du tarif et à la question de l'audition des comptes, je ne puis pas non plus en aborder en ce moment la discussion. Nous nous en occuperons quand le ministre des Finances sera présent, et j'ose espérer—bien que ce soit beaucoup demander—que mon honorable ami sera alors satisfait de nos explications. Comme il le sait, l'honorable ministre des Finances est en ce moment en Europe, où il a dû se rendre pour des raisons de famille.

Nous n'avons dessein, Monsieur l'Orateur, de présenter pendant cette session, aucune mesure bien importante en dehors du bill se rapportant à l'autonomie des Territoires. J'admets pleinement, avec mon honorable ami, que c'est là une mesure d'une grande importance. Tout de même, notre désir est que cette session soit aussi courte que possible, ce qui n'est pas arrivé depuis longtemps. Nous avons eu, il y a deux ans, une session de sept mois, et l'année dernière de cinq mois. Si mon honorable ami veut faire un marché avec moi, et s'engager à mettre une digue aux flots d'éloquence des membres de la gauche, je puis lui assurer que nous passerons l'été chez nous, et même, qui sait, peut-être pourrons-nous aller " aux sucres."

M.FOSTER : Je serai alors l'un des vôtres.

Sir WILFRID LAURIER : Nous nous rencontrons en ce moment sous de très heureux auspices. Nous avons non seulement une nouvelle Chambre, mais aussi un nouveau Gouverneur général. C'est devenu un dicton courant que le Canada a toujours été exceptionnellement favorisé en la personne de ceux à qui a été confiée la tâche de représenter le souverain dans ce Dominion, qui est le plus beau joyeau de la couronne d'Angleterre. Notre nouveau gouverneur vient de recevoir, au Canada, un accueil tout particulièrement chaleureux. Et cela n'a rien d'étonnant, si l'on veut bien se rappeler qu'il porte un nom cher à tous les amis de la liberté et du gouvernement constitutionnel dans toutes les parties de l'empire, et surtout au Canada. Ce nom illustre de Grey rappelle le nom du grand homme dont l'énergie tenace a fini par arracher à une Chambre haute et à un roi récalcitrants une mesure de réforme qui a changé la face de l'Angleterre, empêché une révolution de se produire et transféré le gouvernement des mains d'une classe à toute la nation.

Ce nom de Grey nous remet aussi en mémoire les noms illustres de Durham et d'Elgin—c'est-à-dire le nom de l'homme dont le génie audacieux a révolutionné le système colonial de l'Angleterre en faisant passer aux mains du peuple canadien le pouvoir que détenait une oligarchie cupide et avide ; et le nom de l'homme qui a su mener toute cette politique à bonne fin. Je le répète, toutes ces circonstances constituent de très heureux auspices, et il y a toutes raisons de croire et d'espérer que ce nom illustre de Grey va continuer à nous porter bonheur et à attirer sur le Canada de nouveaux bienfaits.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je n'ai pas l'intention, Monsieur l'Orateur, de suivre dans la voie des railleries les orateurs que vous venez d'entendre. Je veux seulement attirer l'attention de la Chambre sur certains incidents qui se sont produits lors des dernières élections. S'il y a pour nous, dans ces élections, une leçon dont nous devons nous souvenir, c'est bien que nous avons pu constater la disposition, surtout dans la province d'Ontario—province qui, je suis heureux de le dire, n'a pas envoyé une majorité en faveur du gouvernement actuel,

comme l'a affirmé l'honorable député de Pictou (M. Macdonald)—de nombre de représentants qui avaient oublié pour quelle raison on les avait envoyés au Parlement, Ils avaient perdu de vue la raison d'être de nos institutions représentatives. Ils avaient oublié qu'ils n'étaient ici que les représentants du peuple. Ils croyaient n'avoir été envoyés à Ottawa que dans l'intérêt de certaines grandes sociétés, et dès que les électeurs se fûrent aperçus de leur méprise ils ne tardèrent pas à se choisir d'autres mandataires.

Sans m'arroger en rien le droit d'offrir des conseils aux nouveaux membres de cette Chambre, je puis leur dire que le peuple exige maintenant de plus en plus de ses représentants qu'ils surveillent les intérêts du pays plutôt que ceux des compagnies. L'autre jour, je rencontrais un de mes meilleurs amis, qui faisait partie de la droite de cette Chambre dans la dernière législature, comme représentant d'Ontario. Je lui ai dit ceci : " Mon cher ami, vous avez créé ici une impression très favorable, et il y avait en vous, autant que j'ai pu voir, toute l'étoffe d'un excellent ministre ; mais vous accordiez trop d'attention aux choses de parti, et vous avez oublié cette chose si importante pour un représentant du peuple qu'il n'est en somme que le mandataire de ses électeurs ; c'est là ce qui vous a arrêté en si beau chemin." Mon ami me répondit : " Vous avez raison. J'en ai fait l'expérience, mais tout cela est venu trop tard."

Il convient, en une occasion comme celle-ci, de passer en revue l'évaluation des institutions parlementaires en ce pays. Le " Saturday Review " de Londres, dans un article publié il y a quelques semaines, sur les institutions parlementaires anglaises, faisait quelques remarques qui s'appliquent également bien au Canada. Ces remarques étaient que le Parlement, et surtout la Chambre des communes, tendaient à devenir de plus en plus un simple collège électoral pour la reconstitution d'un cabinet destiné à conduire les affaires du pays, à présenter, faire adopter et mettre en vigueur les lois nécessaires. Il devient chaque jour, je regrette de le dire, de plus en plus évident que la Chambre des communes, soit en Angleterre ou au Canada, tend à se transformer en un simple collège électoral chargé de la tâche de choisir le gouvernement à qui seront confiées les destinées du pays. Cela étant, n'est-ce pas notre devoir de faire en sorte que nous ne choisissions, pour nous gouverner, que des hommes de la plus haute éminence en même temps que des hommes parfaitement au courant des idées modernes ? Ce n'est pas ce que nous avons fait jusqu'à présent. Ce n'est pas tant aux meilleurs hommes que vont nos suffrages comme à ceux qui peuvent représenter les provinces et les intérêts des grandes sociétés financières. En un mot, le Parlement se fait de plus en plus l'instrument des grandes compagnies plutôt que l'outil destiné à mettre en œuvre les volontés du peuple.

Le Parlement ne se fait pas l'écho des opinions du peuple. Des questions nouvelles se présentent à ce dernier qui commence à les discuter. Cependant, j'ai le regret de dire que personne, dans ce Parlement, ne se fait l'interprète de ces sentiments. Il en est ainsi aux Etats-Unis. La république voisine doit résoudre de grands problèmes d'ordre économique—surtout celui des moyens de transport—mais ceux qui ont été choisis pour accomplir cette tâche ne se préoccupent aucunement du devoir qu'ils ont à remplir.

Il y a la question des moyens de transport, par exemple. Souventes fois ce sujet a été discuté ici et avec quel résultat pratique? On a augmenté les privilèges des syndicats ; mais les griefs du public ont augmenté dans la même proportion. Le Parlement, lui, semble impuissant à remédier à cet état de choses. Il se soucie des intérêts des trusts plutôt qu'il ne prête attention aux réclamations du peuple.

Je crois—et en cela je reste fidèle à l'attitude que j'ai tenue dans le passé—je crois qu'il est de mon devoir, en ma qualité de membre de cette Chambre, de faire ressortir le fait que le Parlement est l'intermédiaire tout désigné pour faire disparaître les griefs dont le peuple se plaint, et pour insister auprès des ministres pour qu'ils s'occupent enfin de ces questions. Le discours du trône ne contient aucune promesse de la part du Gouvernement de résoudre le problème des moyens de transport. Pourtant, à l'heure présente, cette question fait plus que jamais l'objet des plaintes du public qui demande avec plus d'insistance qu'autrefois, des règlements quelconques édictés par l'Etat et obligeant les grandes compagnies à se montrer justes à l'endroit de notre population. Depuis cinquante ans, le Grand-Tronc dessert les villes que borde le lac Ontario et, cependant, la population de cette partie du pays est si peu satisfaite de la façon dont elle est traitée par cette compagnie qu'elle demande au Canadien du Pacifique de construire une ligne rivale. Toutefois, la commission des chemins de fer devrait pouvoir, jusqu'à un certain point, porter remède à cet état de choses et édicter des règlements qui accorderaient au public intéressé des tarifs de transport raisonnables, au lieu de le forcer à se charger des dépenses qu'entraîne nécessairement l'exploitation d'une ligne rivale. Dans ce cas même, il y aurait encore absorption, ce qui ne ferait pas disparaître le mal dont on se plaint. Une question aussi importante devrait appeler spécialement l'attention du Parlement, mais, semble-t-il, celui-ci se préoccupe surtout d'augmenter les privilèges des syndicats et, par suite, de mettre le public à la merci de ces derniers.

Au lieu de débarrasser notre population de toutes ces entraves, nous accordons au Grand-Tronc des privilèges plus grands, alors que cette compagnie exerce dans On-

tario et dans Québec une tyrannie plus accentuée que jamais. En vertu des lois de ce pays, cette compagnie ne doit exiger pour transporter les voyageurs de Toronto à Montréal, que deux cents par mille. Au cours de la dernière session, j'ai, à deux reprises différentes, posé une question se rapportant à ce sujet, mais l'honorable ministre de la Justice se trouvait alors absent. La loi existe, cela ne fait aucun doute, mais on ne l'applique pas. Le pays paie des sommes considérables pour l'entretien d'un ministère de la Justice et pour le maintien d'un ministère des Chemins de fer, mais ce sont les compagnies, et non le peuple, qui bénéficient de cette dépense. Mais, dit-on, ni l'un ni l'autre de ces ministères n'a l'obligation de porter remède à ces maux ; ce soin regarde l'initiative privée. On nous renvoie à la commission des voies ferrées; le Gouvernement ne veut rien faire par lui-même. Prenons, par exemple, le syndicat du téléphone qui constitue un monopole des plus odieux ; un simple mot du Gouvernement forcerait en cinq minutes ce trust à mettre fin à ses opérations. Mais, au contraire, les ministres ont déployé tout le zèle possible pour renforcer ce monopole. Les ministres pourraient dire à ces accapareurs : Si vous ne mettez fin à ce contrat entre ce trust et les grandes compagnies, nous verrons a agir nous-mêmes.

Samedi soir, je parlais dans Ontario-sud; j'ai dit à mes auditeurs que s'il eût pris véritablement les intérêts des électeurs, l'honorable M. Dryden aurait dit aux monopoleurs du Bell que s'ils ne faisaient disparaître le mal qui existait dans cette division électorale, lui-même et le gouvernement dont il fait partie auraient annulé le statut qui constitue légalement ce monopole dans Ontario. Pour mettre fin à ces syndicats nous avons beaucoup de moyens à notre disposition, si, comprenant parfaitement notre devoir, nous montrons le courage nécessaire pour atteindre cette fin. Mais, ni le Gouvernement, ni le parti libéral ne sont prêts à agir dans ce sens. Ni l'un ni l'autre ne prendra les moyens voulus pour assurer aux voyageurs entre Toronto et Montréal ce tarif de deux cents par mille auquel ils ont droit.

Ces monopoles sont la honte du Parlement et du pays. A différentes reprises on a prôné ici, comme doctrine, que le Parlement ne devait pas intervenir dans ces questions. Pour ma part, j'affirme que ce dernier doit réglementer toutes et chacune de ces compagnies, déclarer à chacune d'elle, quelle qu'elle soit, que si elle ne traite pas le public comme elle est obligée de le faire, elle cessera d'exister de par la volonté du peuple exprimée par la Chambre. Au lieu d'agir de cette façon, nous accordons, chaque fois qu'elles le demandent, des privilèges nouveaux à toutes ces riches sociétés, et l'on dit aux contribuables de s'adresser aux tribunaux pour se faire rendre justice, si possible; mais inutile pour les intéressés de compter sur le concours du ministre de la Justice ou du ministre des Chemins de fer.

Il est une autre question sur laquelle s'est portée, dernièrement, l'attention publique ; elle mérite certainement d'être étudiée. Aux Etats-Unis où l'on trouve des institutions dont nous ne faisons pas grand cas, quelquefois, il y a ce qu'on appelle le " Grand Jury " ; celui-ci a le pouvoir de s'enquérir des faits à des phases importantes d'une affaire. Ici, au Canada, on a laissé à un particulier la tâche de retracer les fraudes honteuses qu'on a essayé de commettre aux dernières élections relativement aux boîtes de scrutin. On nous avait dit que le ministre de la Justice s'occupait activement de cette question, mais il a fallu qu'un citoyen exposât le crime qu'on avait tenté de commettre. Si ce système de " Grand Jury " qui existe aux Etats-Unis, avait été en vigueur ici, le représentant du ministère public aurait fait lancer un mandat et une enquête aurait eu lieu. La même remarque peut s'appliquer à d'autres scandales qu ont marqué les dernières élections. A l'heure actuelle où en sont donc rendues les choses ? Nous cherchons en vain une promesse d'enquête quelconque, et nul de tous ceux qui tiennent de près au Gouvernement ne semble vouloir purifier notre atmosphère politique corrompue.

Et si l'on en revient, pour un moment, aux syndicats de chemins de fer et à l'influence qu'ils exercent, on constate qu'aux Etats-Unis le mal principal qui existe aujourd'hui, lorsqu'il s'agit des transports par chemin de fer, provient de l'existence de tarifs particuliers en faveur de certaines compagnies. C'est là ce qui a donné lieu à tous ces trusts de voies ferrées qu'on trouve dans la république voisine. Les citoyens des Etats-Unis travaillent jusqu'à un certain point à mettre fin à ces privilèges. Dans ce but, ils ont établi une cour qui jouit à peu près des pouvoirs accordés à notre commission des chemins de fer. Cela n'a pas réussi. Le président a dû prendre en mains cette question. Nos voisins comprennent plus clairement de jour en jour que le véritable remède à cet état de choses se trouve dans la nationalisation des chemins de fer. A mon avis, il en est ainsi au Canada. On peut affirmer, sans crainte de se tromper, que les membres de la droite ne sont pas partisans de la nationalisation des services publics. Pourtant ce problème nouveau se pose au pays dont, s'il faut l'en croire, le premier ministre se vante d'exprimer le sentiment. Mais il n'a pas saisi parfaitement l'opinion manifestée par le peuple, s'il ne croit pas que l'acquisition des chemins de fer par l'Etat n'est pas l'unique remède à apporter aux maux auxquels donne lieu l'exploitation présente des voies ferrées du Canada comme aux Etats-Unis.

Toutefois, au lieu de proposer la nationalisation des chemins de fer, mon très honorable ami nous laisse dans le doute quant à

l'opinion qu'il entretient à cet égard. L'honorable représentant de Toronto-nord (M. Foster) a fait remarquer que le Parlement a le droit d'obtenir une explication relativement au chemin de fer de l'Etat, l'Intercolonial. Est-il vrai ce bruit d'après lequel on va céder cette voie ferrée à la Compagnie du Grand-Tronc ? Nous savons une chose, c'est que dernièrement, lorsque l'occasion s'est présentée de relier le Canada-Atlantique à l'Intercolonial, le Gouvernement n'a pas profité de cette circonstance favorable ; en cela il a négligé les intérêts du peuple, tout en nuisant à notre voie ferrée nationale. Belle était pour le Gouvernement l'occasion d'améliorer l'Intercolonial, mais les ministres ont pour principe, semble-t-il, de laisser ce chemin de fer s'en aller à la ruine pour le vendre ensuite au Grand-Tronc-Pacifique. A mon sens, cette politique ne rencontre pas les exigences de l'heure actuelle. Notre population comprend que la seule solution à la question des moyens de transport se trouve uniquement dans la nationalisation des voies ferrées. Si les membres de la droite croient que les électeurs leur ont confié la mission de combattre cette théorie, j'ose leur dire qu'ils se trompent. Il y a, dans notre pays, un parti national, qui voit ses rangs augmenter tous les jours et que la jeunesse favorise surtout ; ce parti demande, pour le plus grand bien du Canada, que l'Etat s'assure la possession du Grand-Tronc-Pacifique. Dès le début de l'exploitation de cette voie ferrée, un mouvement se fera dans le sens que je viens d'indiquer. L'application de cette politique permettra à notre peuple, surtout à la population d'Ontario et de Québec, d'espérer le redressement des griefs dont on se plaint lorsqu'il s'agit du Grand-Tronc et qui sont, aujourd'hui, plus sérieux que jamais. Les cioyens de Toronto et de Montréal, les manufacturiers, les expéditeurs et, en général, toute la population échelonnée le long de cette voie ferrée, font entendre des plaintes plus accentuées de jour en jour. Tous sont convaincus que le seul moyen de mettre fin à cet état de choses, c'est l'acquisition de ce chemin de fer par l'Etat.

On a parlé d'augmenter les privilèges constitutionnels dont jouissent déjà les territoires du Nord-Ouest. Il est grandement temps que cette idée se réalise. J'espère que cette législation sera libérale et de nature à donner un nouvel essor à la colonisation et au développement de cette partie du pays. Cependant, puisqu'on parle d'une autonomie plus grande pour le Nord-Ouest, on peut, me semble-t-il, réclamer des privilèges plus complets pour le Dominion même.

Le temps est venu d'opérer cette réforme. L'avenir ne m'inspire aucune crainte, non plus que les problèmes qu'il nous donnera à résoudre. Je n'hésite pas à déclarer que le Canada devrait jouir d'une plus grande autonomie que celle qu'on lui accorde maintenant. Je ne crains pas de dire qu'un temps viendra où le Gouverneur général disparaîtra, alors que le Canada sera un Etat indépendant protégé par le drapeau britannique, et que le Parlement du Canada sera lui-même l'arbitre de sa propre constitution, au lieu de suivre la direction imposée par la mère patrie. Je n'ai pas peur d'exprimer l'espoir de voir se lever le jour où notre cour suprême sera le tribunal décidant en dernier ressort nos affaires judiciaires. Je le dis sans crainte : j'attends avec confiance le moment où le Canada négociera ses propres traités de commerce sous le protectorat de l'Angleterre. Je n'hésite pas non plus à dire que des questions de cette importance devraient appeler un peu l'attention des membres de cette Chambre.

M. W. F. MACLEAN.

On a parlé, aujourd'hui, ici même, de nos relations avec le reste de l'empire ; je ne crois pas me tromper en disant que la Chambre sera saisie d'une motion se rapportant à ce sujet. Mes idées se sont trouvées quelque peu modifiées par ce que j'ai lu dans les journaux. Si je saisis bien les signes des temps, le sentiment qui prévaut tend à la création d'un empire britannique composé d'Etats libres et indépendants sous le protectorat de l'Angleterre et n'obéissant pas à un grand conseil impérial, mais agissant d'après des traités conclus entre eux. Aussi, il devient donc de plus en plus nécessaire que les hommes choisis par ces collèges électoraux—ce que, malheureusement et je le constate avec regret, deviennent les parlements—soient des gens d'un caractère le plus distingué, aux idées les plus larges lorsqu'il s'agit de progrès, et qui représentent véritablement et honnêtement les sentiments de la population. Le grand point dans la vie parlementaire c'est, pour chaque député, de se bien pénétrer des sentiments exprimés par le peuple et de les prôner avec dévouement. En ayant en vue l'intérêt de la population, chacun des membres de cette Chambre travaillera à l'adoption de mesures nouvelles destinées à nous assurer des progrès de plus en plus sensibles. Le pacte fédéral dure depuis trente-huit ans et les progrès que nous avons faits au cours de cette période, sont considérables. Mais il faut tendre à plus haut sous ce rapport ; de nouveaux problèmes font l'objet des préoccupations nationales, et il faudra bien les résoudre et les appliquer. Il y a des espoirs conçus par l'imagination et qu'il faut transporter dans la réalité ; déjà quelques-unes de ces visions se sont réalisées.

J'espère que les nouveaux députés, principalement les jeunes, étudieront ces questions nouvelles, surtout les moyens à prendre pour réglementer les droits et pouvoirs des sociétés publiques auxquelles le Parlement accorde des chartes.

Tout le monde doit être frappé du grand développement que le Canada a subi. Tous les habitants du pays seront heureux d'apprendre que nos banques sont de plus en plus prospères, et que presque toutes songent à augmenter leur capital. Tous les jours une banque ou une autre augmente son capital et est fière de pouvoir dire que

son fonds de réserve est presque aussi considérable que son capital payé. J'attribue la grande prospérité des banques du Canada à leur bonne administration. Mais si les banques augmentent leur capital et font plus de profits, comme j'en ai la conviction, le Gouvernement ne devrait-il pas faire en sorte que la nation ait sa part dans cette grande prospérité, en augmentant l'émission des billets du Canada en proportion égale au développement des banques et l'augmentation de leur capital ? Il est vrai que le Gouvernement s'est fait autoriser il y a deux ans à augmenter l'émission des billets du Canada, et à faire lui-même la circulation des billets de $5 et $10. Pour ma part, je crois que le sentiment public veut que le Gouvernement ait le monopole de la circulation des billets de $5 et $10. Ce système affermirait le cours de nos billets de banque, surtout dans les Etats-Unis où ils sont dépréciés. Je crois que le temps est arrivé où le gouvernement, et j'ai en vue plus spécialement le ministre des Finances (l'honorable W. S. Fielding), devrait soumettre au Parlement une politique progressive à cet égard, et j'espère que lorsque l'honorable ministre sera de retour au pays, il sera en mesure de nous dire ce qu'il a l'intention de faire à ce sujet.

L'honorable premier ministre a fait un bel éloge de notre nouveau Gouverneur général. Il a dit que ses ancêtres avaient aidé à remplacer en Angleterre le gouvernement des castes par le gouvernement populaire. On devrait faire la même chose aujourd'hui dans ce pays. Ce n'est plus ce peuple qui gouverne ici ainsi qu'il le devrait. Nous sommes gouvernés par les compagnies, aidées et protégées par le parti libéral, et le peuple se soulève contre ce régime. L'honorable premier ministre, appuyé comme il l'est par une forte majorité, faillirait à son devoir, répudierait les principes libéraux et les exemples qu'il nous a souvent cités de ce que le parti libéral a fait dans la mère patrie, s'il n'essayait pas de protéger de quelque manière les droits du peuple en les faisant respecter par cette nouvelle oligarchie qui s'élève dans ce pays, je veux parler des compagnies. Le peuple demande ses droits. La presse du Canada n'est plus libre aujourd'hui. Autrefois, à peine avions-nous un journal possédé par une société ; aujourd'hui les sociétés financières sont propriétaires de presque tous les journaux du pays, ou du moins leur dictent leurs volontés , et s'en servent pour travailler l'opinion publique en leur faveur. Il suffit de scruter un peu l'histoire intime de ces journaux pour découvrir à notre grand étonnement qu'au lieu d'être les gardiens indépendants des droits du peuple, ils sont au service des grandes compagnies. Et ce qui est le plus singulier c'est que tous ou presque tous ces journaux qui sont sous le joug des compagnies défendent avec ferveur le gouvernement. Mais que ces journaux appuient le Gouvernement ou le combattent, le peuple ne voit pas moins avec beaucoup d'alarme cette intimité qui existe entre eux et les grandes compagnies.

M. MACDONALD (Pictou) : L'honorable député veut sans doute parler de la presse tory ?

M. MACLEAN : L'honorable député pourra nous en dire plus long à ce sujet dans quelque temps. Si je suis bien renseigné, je crois qu'il a fait, en rapport avec la contestation de son élection, une déclaration dans laquelle il dit connaître beaucoup de choses. Mais, Monsieur l'Orateur, je tiens à dire que je me propose de saisir pendant cette session, toutes les occasions qui se présenteront, sans manquer au décorum parlementaire, d'appeler l'attention de la Chambre sur la nécessité de s'occuper davantage des griefs du public au lieu d'aider à agrandir l'influence des compagnies. Le public a des griefs, tout le monde le reconnaît, et notre devoir est d'aider le peuple à rentrer en possession de ses droits. Je regrette que le ministre de la Justice (l'honorable M. Fitzpatrick) ne croit pas devoir faire agir la loi que lorsqu'on lui a montré qu'elle était violée. Il ressemble, sous ce rapport, à l'honorable procureur général d'Ontario, M. Gibson. Nous avons un ministre des Chemins de fer et Canaux, mais il ne semble pas plus empressé que le ministre de la Justice de faire observer la loi. Nous avons une commission des chemins de fer, mais elle est presque désagrégée. Pourquoi ne remplit-on pas cette vacance qu'il y a dans la commission? Pourquoi la commission ne siège-t-elle pas? Le Gouvernement ne nous a pas fait connaître encore son intention à ce sujet, mais on pourra discuter cette question plus tard. Le fait que je veux faire ressortir aujourd'hui, c'est que cette commission qui devait faire tant de merveilles n'a pas encore de chef, et les habitants de l'Ouest comme les électeurs de mon comté attendent avec impatience qu'elle se mette à l'œuvre. Pourquoi n'est-elle pas au complet et pourquoi ne rend-elle pas ses jugements. Le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer et Canaux auraient dû mettre la commission en état de continuer ses travaux aussitôt après la démission de M. Blair. Pour une raison ou pour une autre elle ne fonctionne pas. J'espère qu'on donnera des explications à la Chambre, plus tard, mais le résumé de tout cela pour le moment, c'est que le Gouvernement ni aucun de ses membres ne s'occupe de remédier aux griefs du public; au contraire, le Gouvernement ne semble avoir en vue que d'augmenter la tyrannie des corporations.

Monsieur l'Orateur, tout le monde sait que le Parlement a tous les pouvoirs nécessaires pour le redressement des torts qui existent. Pour chaque grief légal il y a un remède légal, et c'est le Parlement qui est chargé de l'appliquer. Ainsi que je l'ai déjà dit, je me propose, pendant cette session et tant que j'occuperai un siège au Parlement, d'appeler l'attention de la Chambre sur ces griefs. Je m'efforcerai de faire observer par les mem-

bres de la Chambre les principes qui sont la base de la représentation populaire, et de les convaincre que nous sommes ici pour remédier aux griefs et réparer les injustices, surtout lorsque ces griefs et ces injustices sont plus graves que toute injustice constitutionnelle dont nous pouvons avoir souffert dans le passé.

Il faut remédier aux griefs constitutionnels, mais il faut remédier aussi aux griefs économiques. Le parti libéral s'enorgueillit d'avoir fait disparaître plusieurs torts constitutionnels, mais il ne s'est jamais occupé des griefs économiques du peuple. Il a eu des théories commerciales à lui, mais on nous a dit aujourd'hui qu'il les avait abandonnées. Il en est des questions dont je viens de parler comme des théories commerciales ; il faut mettre de côté les théories et adapter les lois aux circonstances, non pas dans l'intérêt de quelques classes privilégiées, mais dans les intérêts de tous.

La motion est adoptée.

L'honorable premier ministre propose

Que ladite adresse soit grossoyée et qu'elle soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, par ceux des membres de cette Chambre qui font partie de l'honorable Conseil privé.

La motion est adoptée.

SUBSIDES.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) propose :

Que cette Chambre se formera en comité, mardi, pour prendre en considération les voies et moyens de prélever les subsides à accorder à Sa Majesté.

VOIES ET MOYENS.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) propose :

Que cette Chambre se forme en comité, mardi, pour prendre en considération les subsides à accorder à Sa Majesé.

La motion est adoptée.

PRESIDENCE DU COMITE GENERAL.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER propose que :

M. Charles Marcil, député du district électoral de Bonaventure, soit nommé président des comités généraux de la Chambre.

La motion est adoptée.

PRESENTATION DES RAPPORTS.

Comptes publics du Canada pour l'exercice financier terminant le 30 juin 1904—L'honorable M. Paterson.

Tableaux du commerce et de la navigation du Canada pour l'exercice expiré le 30 juin 1904—L'honorable M. Paterson.

Quatrième recensement du Canada, vol. II, produits naturels—L'honorable M. Fisher.

M.ê W. F. MACLEAN.

Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'intérieur du Canada, pour l'exercice expiré le 30 juin 1904. Partie I, accise.

Aussi,—Partie II, inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique, pour l'exercice expiré le 30 juin 1904—L'honorable M. Brodeur.

Liste du service civil du Canada, 1904—Sir Wilfrid Laurier.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

L'honorable sir WILFRID LAURIER : Je propose que la Chambre ajourne ses délibérations.

M. FOSTER : Avant de laisser adopter cette motion je voudrais demander à l'honorable chef du Gouvernement quand nous pouvons attendre les différents rapports des ministères. Je prévois la réponse qui m'attend au sujet du rapport de notre ami commun, l'auditeur général, expliquant pourquoi son rapport n'est pas déposé. Probablement qu'il sera prêt avant longtemps ?

Sir WILFRID LAURIER : Le règlement de la Chambre n'exige pas que le rapport de l'auditeur soit déposé dès le commencement de la session. Pourvu qu'il le soit dans les quatorze jours de l'ouverture de la session, c'est tout ce que la loi veut. Je ne suis guère renseigné, mais je ne crois pas que le rapport de l'auditeur puisse être déposé avant l'expiration des quatorze jours.

M. FOSTER : Il serait peut-être difficile à mon honorable ami de nous dire quand le bill principal de cette session sera présenté à la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire que le bill sera présenté à une date rapprochée, mais je crois, d'après les nouvelles du caucus que mes honorables amis ont tenu récemment, que nous aurons de nouveau parmi nous le chef de l'opposition, et je crois qu'il vaudra mieux qu'il ait pris son siège avant de présenter cette loi qui est très importante.

M. FOSTER : J'espère que mon très honorable ami ne retardera pas la préparation de ce bill parce que le nouveau chef de l'opposition n'est pas ici, car il y sera bientôt. Je ne voudrais pas que mon honorable ami puisse donner cette excuse de retarder cette loi importante. Quelle sera la besogne de la Chambre demain ?

Sir WILFRID LAURIER: Demain, sur la motion d'ajournement, je donnerai à l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean) le renseignement qu'il a demandé au sujet de la vacance dans la commission.

M. FOSTER : Est-ce tout ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, c'est tout pour demain.

La motion est adoptée, et à 6 heures 5, la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 17 janvier 1905.

L'Orateur ouvre la séance à 3 heures.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 5) concernant le recensement et la statistique—M. Fisher.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je propose que la Chambre se forme en comité général pour la délibération de la résolution suivante :

Qu'il est expédient de voter une loi concernant l'inspection et la vente de graines de céréales, herbes, trèfle ou plantes fourragères vendues pour servir à l'ensemencement, contenant des graines de certaines plantes,—à l'établissement d'un type-étalon des graines de mil, trèfle rouge et alsike marqué n° 1 ou autrement désigné comme étant de première qualité,—et à l'examen desdites graines ; et aussi, statuant sur l'imposition d'amendes pour contravention audit acte.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait peut-être expliquer brièvement ce qu'il entend par cette résolution. Cela pourrait donner l'illusion qu'il y a quelque chose pour occuper la Chambre.

M. FISHER : Pour l'information de notre nouveau collègue de la gauche, je me ferai un plaisir de répéter les explications que j'ai déjà données au cours de la législature expirée. Ce bill est le résultat de certains renseignements qui nous sont parvenus à la suite d'une enquête minutieuse sur les procédés employés dans la vente des grains de semence aux cultivateuds. Le but de ce projet de loi est de surveiller et de règlementer ce commerce pour assurer la pureté des graines de semence. Il est impossible d'arriver à ce résultat par des moyens ordinaires et actuellement l'acheteur est dans l'impossibiliteé de se rendre compte de la qualité des graines qu'il achète.

Nous avons, en conséquence, cru opportun d'établir un étalon et d'interdire la vente des graines de semence quand elles contiennent de la graine de certaines variétés de mauvaises herbes. Il y a quelques années j'ai eu occasion de me rendre compte, officiellement, de la qualité des graines de semence qui sont mises en vente et de constater qu'elles contiennent une forte proportion de graines de mauvaises herbes. Grâce à ce mélange, des mauvaises herbes ont été introduites dans des localités où elles étaient inconnues auparavant. J'ai institué une enquête dont les résultats m'ont grandement surpris. Il a été démontré clairement que beaucoup des graines de semence vendues aux cultivateurs de ce pays contiennent une forte proportion de graines de mauvaises herbes; dans beaucoup de cas, non seulement le cultivateur ne sème pas ce qu'il croit semer, mais il met en terre une semence nuisible à la récolte qu'il espère obtenir.

Après avoir été mis au courant de la situation, le dernier parlement décida que la vente des graines de semence devait être soumise à une réglementation quelconque et le principe d'un bill comme celui que je dépose en ce moment, a été adopté à deux reprises différentes. Cependant, par suite de la multiplicité des autres affaires ces bills ne sont pas devenus loi. J'espère qu'en déposant le projet dès l'ouverture de la présente session, nous pourrons le faire adopter avant la prorogation. Les dispositions n'en sont pas aussi draconiennes que quelques-uns le désireraient, mais je ne veux pas aller trop vite. Jusqu'à présent aucune surveillance n'a été exercée sur ce commerce, et je crois que la présente loi sera un grand pas en avant et une protection suffisante pour commencer. J'espère aussi, par ce moyen, mettre fin à la diffusion des mauvaises herbes par les graines de semence vendues à nos cultivateurs.

En résumé, ce bill pourvoit à la défense absolue de vendre des graines de semence contenant des graines de certaines mauvaises herbes fort répandues, et établit un étalon qui sera semé comme graine de première qualité ; il impose aussi des amendes pour contravention à ladite loi.

Il y a certaines autres questions de détail dans lesquelles je ne crois pas devoir entrer en ce moment, mais que je me ferai un plaisir d'expliquer et de discuter, lorsque le bill sera soumis au comité général de la Chambre dans l'ordre régulier. J'ai constaté avec plaisir que lorsque cette question a été soumise au Parlement, le principe du bill a été approuvé par des représentants appartenant aux divers partis politiques. Il est vrai que certaines dispositions du bill ont été trouvées trop sévères, et d'autres d'une application difficile. J'ai tiré profit des discussions qui ont eu lieu et des propositions qui ont été faites par des députés des deux partis, et j'ai, en partie, modifié les bills antérieurs. Je dépose en ce moment un projet que je considère comme pratique, d'une application facile et qui atteindra le but désiré, autant qu'il est possible de l'atteindre dans une première tentative.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre peut-il nous dire quels sont ceux qui sont surtout opposé au bill ?

M. FISHER : Je n'oserais pas dire qu'il exste une réelle opposition au bill. On en a critiqué les détails et certains marchands de graines de semence ont objecté qu'ils ne pourraient pas exercer leur commerce si certaines dispositions des projets antérieurs étaient maintenues. On a aussi fait observer que la loi pourrait consacrer une injustice à l'égard de marchands qui vendent de bonne foi des graines ayant déjà passé par les mains de deux ou trois intermédiaires. Je crois avoir réussi à faire disparaître du nouveau projet de loi la plupart de ces ob-

jections, mais j'ajouterai sans détour que si la nouvelle loi ne mettait pas obstacle à quelques-uns des procédés actuellement en vogue dans le commerce des graines de semence, elle serait inutile et inefficace. C'est parce que je considère qu'il faut mettre fin à ces procédés que je dépose le présent projet de loi.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité pour délibérer la résolution.

M. FISHER : Je propose que la résolution soit adoptée.

M. W. F. MACLEAN : Je me suis intéressé à cette question au cours des sessions précédentes et voilà la troisième année consécutive que nous sommes appelés à la discuter. Il est du devoir du ministre de faire adopter la loi et de l'appliquer. Nous n'avons rien à gagner à discuter cette question d'année en année pour n'aboutir à rien. Je ne vois pas l'utilité d'affirmer un principe pendant trois années consécutives.

M. FISHER : Avec la coopération de mes honorables collègues des deux partis, j'espère, cette année, gagner mon point et faire adopter la loi. Dans le cas contraire je serais grandement desappointé. Mais je répète que cela n'est possible qu'avec le concours des membres de la Chambre, y compris mon honorable ami (M. Maclean).

La résolution est rapportée.

PRESENTATION DES RAPPORTS.

Règlements et ordonnances du Roi pour la milice du Canada, 1904.—Sir Wilfrid Laurier.

Rapport du département du Travail pour l'année expirée le 30 juin 1904—Sir Wilfrid Laurier.

Le rapport du maître général des Postes pour l'année expirée le 30 juin 1904—Sir Wilfrid Laurier.

Et aussi,—Ordonnances du Territoire du Yukon pour 1904—Sir Wilfrid Laurier.

Relevé conforme à l'article 17 de l'acte d'assurance du service civil pour l'année expirée le 30 juin 1904—L'honorable M. Paterson.

Rapport du commissaire de la police fédérale pour l'année 1904—L'honorable M. Fitzpatrick.

AJOURNEMENT—PRESIDENCE DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai promis hier à l'honorable député de York-sud (M. Maclean) des explications sur le retard apporté à remplir la vacance causée par la démission de l'honorable M. Blair, de la présidence de la commission des chemins de fer. Mon honorable ami a critiqué ce qu'il appelle la négligence du Gouvernement à remplir cette vacance. Je suis convaincu que lorsque j'aurai mis la Chambre au courant des circonstances et expliqué pourquoi cette vacance n'a pas encore été remplie, il admettra que le Gouvernement n'est pas en faute.

Je n'ignore pas que de sérieux inconvénients ont résulté du fait que la commission n'est actuellement composée que de deux membres. Les deux commissaires, MM. Bernier et Mills ont expédié une bonne partie de la besogne, mais malheureusement sur certaines questions importantes, dont quelques-unes concernent Toronto, ils n'ont pu tomber d'accord. Cette dissidence entre les deux commissaires restants a empêché qu'une décision fût rendue, et il en est résulté des inconvénients pour certains citoyens de Toronto.

Le Gouvernement n'ignore pas qu'il faut nommer sous le plus bref délai un titulaire à un emploi de cette importance. Après la démission de M. Blair et aussitôt qu'il fut possible de réunir le cabinet à Ottawa—cette démission ayant eu lieu au cours de la campagne—le Gouvernement s'occupa de trouver une personne digne d'occuper ce poste. Il crut qu'il serait sage d'appeler à la présidence de la commission un membre éminent de la cour Suprême ayant à mon avis toutes les qualités nécessaires pour remplir les importantes fonctions qui lui incomberaient. Toutefois, celui-ci nous apprit qu'il ne pouvait pas dans le temps ni avant quelques semaines songer à accepter ce poste, vu que les devoirs qu'il remplit présentement ne lui permettaient pas d'abandonner ses fonctions maintenant. Il était plongé dans l'étude de plusieurs causes instruites en sa présence à la session précédente du tribunal et, s'il acceptait notre offre sur-le-champ, les jugements ne pourraient pas être rendus, ce qui causerait de graves ennuis aux plaideurs. Cette personne nous ayant avertis qu'elle ne pouvait pas convenablement répondre à notre offre avant la fin de la première semaine de février, nous avons cru juste et raisonnable d'attendre ce moment-là avant de répéter notre proposition qui, nous l'espérons, sera acceptée.

Je propose que la séance soit levée.

DEMISSION DE M. BLAIR.

M. W. F. MACLEAN : Je croyais que l'honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), en touchant à ce sujet, aurait fourni à la Chambre et au pays des éclaircissements au sujet de la démission de l'ancien président de la commission des chemins de fer. Cette démission inopinée, au plus fort de la bataille électorale, lui fait un devoir selon moi, de donner une explication à la population de ce pays. Du reste, les organes de la droite, depuis le "Globe" jusqu'au "Witness," de Montréal, sont au nombre de ceux qui demandent que le mystère soit éclairci, et j'espérais obtenir aujourd'hui des renseignements. Nous les obtiendrons peut-

être plus tard au cours de la session lorsqu'il s'agira du successeur de l'ancien président de la commission des chemins de fer. Pourtant, dans l'intérêt du pays et en justice pour mon très honorable ami et ses partisans, la lumière devrait se faire à l'instant même. Mais j'attendrai les événements ; assurément on devrait nous fournir des explications et on nous les donnera probablement.

L'honorable premier ministre, qui va chercher parmi les membres d'un autre tribunal un homme digne d'occuper ce poste, fait fausse route. Il décoiffe Saint-Pierre pour coiffer Saint-Paul ; il crée une vacance à la cour Suprême pour remplir les cadres de la commission des chemins de fer, et cette conduite n'est pas sage. A mon avis, ce n'est pas le propre d'une saine politique de faire passer d'un tribunal à un autre nos magistrats les plus éminents ; ceci soit dit sans révoquer en doute que chaque membre de la cour Suprême ait les qualités voulues pour devenir président de la commission. Voilà qu'il est évident que la commission sera incomplète pendant au moins trois semaines encore, situation qui nuit aux intérêts du commerce et des grandes compagnies de chemins de fer. Il faut également inférer des paroles du premier ministre que la cour Suprême sera ensuite pendant longtemps privée du nombre complet de ses magistrats et incapable de remplir ses fonctions. Ainsi, les explications qu'on nous a données aujourd'hui sont tout à fait insuffisantes, et j'espère qu'on nous en fournira dans un bref délai de plus satisfaisantes à plusieurs égards.

M. GEORGE E. FOSTER : Le très honorable premier ministre pourrait nous donner des éclaircissements sur un autre sujet qui a été mentionné. Les journaux ont annoncé que certaines causes intéressant le Nord-Ouest, par exemple, qui ont été instruites devant les trois commissaires avant la démission de M. Blair, devront être plaidées de nouveau. La loi ne contient aucune disposition qui permette aux autres commissaires ou à la commission une fois qu'elle sera au complet de rendre une décision relativement à ces litiges. Il va sans dire que cela causera de longs retards et de nombreux ennuis. S'il en est ainsi, la loi doit être défectueuse ; s'il n'en est rien le public sera soulagé des craintes qu'on a éprouvées en beaucoup d'endroits.

Sir WILFRID LAURIER : Ce que mon honorable ami (M. Foster) vient de dire n'est que trop vrai, je le crains, et les requêtes présentées aux trois commissaires et dont le sort n'a pas été décidé avant la résignation de M. Blair devront peut-être être présentées de nouveau.

Il faudra choisir un nouveau commissaire et, cela va sans dire, celui-ci devra entendre les intéressés avant que jugement soit prononcé. C'est ce qui a lieu devant tous les tribunaux en pareil cas. C'est, entre autres raisons, parce qu'il avait pris en délibéré plusieurs causes que la cour Suprême aurait à instruire de nouveau que celui auquel nous nous sommes adressés a refusé de remplacer M. Blair au pied levé. Nous avons cru qu'il fallait nécessairement causer des ennuis à quelques intéressés et qu'il valait mieux laisser décider du sort des causes déjà plaidées afin de ne pas nuire aux parties. Je n'admets pas qu'appeler à ce poste un juge de la cour Suprême ce soit décoiffer Saint-Pierre pour coiffer Saint-Paul. A mon sens, rien ne contribuera plus à la bonne administration de la justice et de la commission que le choix que nous avons fait d'un homme qui non seulement est versé dans la connaissance du droit mais, de plus, possède des connaissances étendues dans les questions de chemins de fer. Je crois que notre choix sera approuvé même par les hypercritiques de la gauche.

Je regrette de ne pouvoir satisfaire—comment dirai-je—la curiosité dédaigneuse de mon honorable ami en ce qui a trait aux circonstances qui ont accompagné la démission de M. Blair. Il s'attendait à recevoir des éclaircissements sur ce sujet. Je lui dirai, ce qu'il sait peut-être déjà, que je n'ai pas été consulté et que je ne saurais lui fournir d'explications. Cependant, puisque nous sommes entrés dans la voie des aveux, j'avoue que j'espérais que l'honorable député serait lui-même en mesure de jeter quelque lumière sur cette question, car j'ai lu maints commentaires dans une certaine feuille qui touche mon honorable ami de près. Mais, s'il n'a fait que répéter ce qu'il entendait dire, c'est bien différent. S'il connaît quelque chose, qu'il le dise ; pour ma part, je ne connais rien.

M. MACLEAN : La Chambre voudra bien m'accorder son indulgence un seul instant. Les amis de l'honorable premier ministre possèdent une masse de renseignements. Le " Globe ", de Toronto, le " Herald ", de Montréal, M. le sénateur Dandurand—s'il m'est permis de nommer un membre de l'autre Chambre—ont expliqué les circonstances de cette démission. Le nom de quelques ministres a été mêlé à ces explications et de graves accusations ont été portées. Je crois donc que le devoir incombe au très honorable gentleman, le gardien de l'honneur de cette Chambre et de la réputation du plus haut tribunal, du moins du tribunal de ce pays dont les membres sont le plus grassement rétribués, de défendre le titulaire de cet emploi et l'honneur de la charge qu'il remplissait. C'est à lui, et non à moi, à parler.

Sir WILFRID LAURIER : Tout ce que je puis dire, c'est que je n'ai jamais entendu proférer aucune accusation contre un député ni contre un ministre. C'est le moment et le lieu où il faut——

Une VOIX : Porter des accusations.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Oui, parlez donc.

Sir WILFRID LAURIER. Personne n'a élevé la voix.

M. FITZPATRICK : Portez vos accusations.

BESOGNE DE LA CHAMBRE.

M. FOSTER : Peut-on savoir quel travail important nous entreprendrons demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Demain est un jour réservé aux députés ; le gouvernement n'a pas à en régler l'emploi.

M. FOSTER : Puis-je demander à mon honorable ami s'il se propose de déposer bientôt le budget sur le bureau de la Chambre ? Nous avons hâte de nous mettre au travail.

Sir WILFRID LAURIER : Pas plus que moi. Demain, je pourrai satisfaire le désir de mon honorable ami, car demain le budget sera déposé sur le bureau.

La motion est adoptée et la séance est levée à 3 heures 35 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 18 janvier 1905.

Monsieur l'Orateur ouvre la séance à trois heures.

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL —BUDGET ORDINAIRE.

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

M. l'ORATEUR (lisant) :

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 18 janvier 1905.

Le Gouverneur général transmet à la Chambre des communes le budget des sommes requises pour l'administration des affaires du Canada pendant l'exercice expirant le 30 juin 1906, et en conformité des dispositions de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord, de 1867, il recommande ce budget à la Chambre des Communes.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que le message de Son Excellence et le budget soient renvoyés devant le comité des subsides.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 6) modifiant la loi concernant l'inspection des bateaux à vapeur, 1898.—M. L. G. McCarthy—par M. A. Johnston.

INTERPELLATION.

INTERPELLATION.

M. KEMP (par M. FOSTER) :—

Le Gouvernement a-t-il, avant le 3 novembre 1904, donné des instructions à l'effet de permettre le transport gratuit du foin par l'Intercolonial ?

Dans l'affirmative, quand ces instructions ont-elles été données ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Le 6 octobre 1904, le Gouvernement a donné des instructions permettant à certaines municipalités de faire transporter gratuitement du foin par l'Intercolonial, moyennant certaines conditions.

SOLDE DES MEMBRES DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que vendredi prochain la Chambre étudie en comité général le projet de résolution suivant :

1. Qu'il est expédient de prescrire que la solde du commissaire et des autres membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest n'excédera pas les montants suivants :—

Commissaire, par année	$3,000 00
Assistants commissaires, par année	2,000 00
Surintendants, par année	1,800 00
Inspecteurs, par année	1,400 00
Chirurgiens et aides-chirurgiens, par année	1,800 00
Vétérinaires, par année	1,400 00
Quatre sergents d'état-major par jour	2 00
Autres sergents d'état-major, par jour	1 75
Autres sous-officiers, par jour	1 25
Constables, par jour	1 00
Constables spéciaux et éclaireurs, par jour	1 50
Clairons au-dessous de 18 ans, par jour	0 50
Salaires des artisans, par jour	0 75

2. Que l'Exécutif pourra autoriser une solde et des allocations supplémentaires aux membres de la gendarmerie de service dans le Territoire du Yukon ou dans les parties non organisées des Territoires du Nord-Ouest.

Son Excellence le Gouverneur général ayant été mis au fait de ce projet de résolution, le recommande à la Chambre.

AJOURNEMENT — BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : J'imagine que demain nous étudierons le budget.

Sir WILFRID LAURIER : La journée de demain n'appartient pas au gouvernement. Cependant, je crois que les affaires dont les députés auront à saisir la Chambre ne pourront guère être en état. Dans ce cas-là, nous étudierons le budget en commençant par les crédits relatifs aux administrations civiles.

La motion est adoptée et la séance est levée à trois heures et quart de relevée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, le 19 janvier 1905.

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

INTERPELLATIONS.

GARE DU CHEMIN DE FER A CHARLOTTETOWN.

M. A. MARTIN demande :

1. Le Gouvernement a-t-il choisi l'emplacement de la gare que l'on se propose de construire à Charlottetown, I.P.-E. ? Dans l'affirmative, où sera-t-elle située ?

2. Dans la négative, le ministre des Chemins de fer et Canaux ira-t-il faire lui-même le choix de l'emplacement, et quand le fera-t-il ?

3. Si l'emplacement est déjà choisi, va-t-on demander des soumissions, et quand les entrepreneurs seront-ils invités à soumissionner ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : 1. Non.

2. Oui, à la prochaine occasion.

3. Même réponse qu'à la première question.

LISTES ELECTORALES DU MANITOBA.

M. W. J. ROCHE :

Où ont été imprimées les listes électorales des circonscriptions de Marquette, Selkirk, Macdonald, Portage-la-Prairie, Provencher, Dauphin, Lisgar, Souris, Brandon et Winnipeg ?

Sir WILFRID LAURIER : Les listes électorales des circonscriptions de Marquette, Selkirk, Macdonald, Portage-la-Prairie, Provencher, Dauphin, Lisgar, Souris, Brandon et Winnipeg ont été imprimées à Ottawa par l'imprimeur de l'Etat, dont chaque imprimé porte le nom.

COMITES PERMANENTS.

M. HYMAN : Monsieur l'Orateur, j'ai l'honneur de déposer le rapport du comité spécial institué pour préparer et déposer avec toute la diligence possible les listes des députés devant composer les comités permanents ordonnés par la Chambre, jeudi, le 12 courant. Ce rapport se lit ainsi :

N° 1.—PRIVILEGES ET ELECTIONS.

Messieurs

Alcorn,	Lapointe,
Barker,	Laurence,
Belcourt,	Lavergne (Montmagny),
Bennett,	Lemieux,
Bergeron,	Lennox,
Boyce,	Lewis,
Broder,	Logan,
Bureau,	Macdonald,
Carvell,	McCarthy (Simcoe),
Clarke (Essex),	McColl,
Dubeau,	McIsaac,
Dugas,	Monk,
Emmerson,	Mulock (Sir William),
Fitzpatrick,	Northrup,
Geoffrion,	Piché,
German,	Porter,
Gervais,	Pringle,
Grant,	Rivet,
Guthrie,	Sifton,
Haggart,	Stockton,
Hall,	Tisdale,
Lancaster,	Ward.—44.

N° 2.—LOIS EXPIRANTES.

Messieurs

Archambault,	Herron,
Avery,	Jackson (Elgin),
Barr,	Lamont,
Black,	McCool,
Bland,	Martin, Queen, I.P.-E.),
Bourbonnais,	Mayrand,
Boyer,	Morin,
Carney,	Paquet,
Chisholm,	Parent,
Copp,	Seagram,
Dubeau,	Talbot (Bellechasse),
Ethier,	Turgeon,
Finlayson,	Wilson (Russell).—27.
Gauvreau,	

Et le quorum dudit comité se composera de sept membres.

N° 3.—CHEMINS DE FER, CANAUX ET TELEGRAPHES.

Messieurs.

Adamson,	Lavergne,
Alcorn,	(Drum. & Arth.),
Ames,	Lavergne
Archambault,	(Montmagny),
Armstrong,	Law,
Avery,	Lefurgey,
Barker,	Lemieux,
Barr,	Lennox,
Beauparlant,	Léonard,
Béland,	Lewis,
Belcourt,	Logan,
Bennett,	Loggie,
Bergeron,	Macdonald,
Bickerdike,	Macdonell,
Blain,	MacLaren,
Bland,	Maclean
Bole,	(Lunenburg),
Borden (Sir Frederick),	Maclean (York-s.),
Bourassa,	McCarthy
Bourbonnais,	(Calgary),
Boyer,	McCarthy
Brabazon,	(Simcoe,)
Broder,	McColl,
Brodeur,	McCool,
Brown,	McIntyre,
Bruneau,	McIsaac,
Bureau,	McKenzie
Burrows,	(C.-Breton-n.),
Caldwell,	McLean
Calvert,	(Queen's, I.P.-E.),
Campbell,	McLennan,
Carvell,	Marcile (Bagot),
Chisholm,	Marcil
Christie,	(Bonaventure),
Clare,	Martin
Clarke (Essex),	(Queen's, I.P.-E.),
Clarke (Toronto),	Mayrand,
Clements,	Miller,
Cochrane,	Monk,
Cockshutt,	Morin,
Conmee,	Mulock
Copp,	(Sir William),
Costigan,	Northrup,
Crawford,	Oliver,

Crocket,
Daniel,
Delisle,
Derbyshire,
Desjardins,
Dubeau,
Dugas,
Dyment,
Elson,
Emmerson,
Ethier,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fitzpatrick,
Forget,
Fortier,
Foster,
Fowler,
Gallery,
Galliher,
Ganong,
Gauvreau,
Geoffrion,
German,
Gervais,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Grant,
Greenway,
Gunn,
Guthrie,
Haggart,
Hall,
Harty,
Henderson,
Herron,
Hughes (King's,I.P.-E.),
Hughes (Victoria),
Hunt,
Hyman,
Ingram,
Jackson (Selkirk),
Johnston (C.-Breton-S.),
Johnston (Lambton),
Kemp,
Kennedy,
Lake,
Lalor,
Lamont,
Lancaster,
Lanctot,
Lapointe,
Laurence,
Laurier (L'Assomption),
Osler,
Parmelee,
Paquet,
Parent,
Perley,
Piché,
Porter,
Power,
Préfontaine,
Pringle,
Proulx,
Ratz,
Reid (Grenville),
Riley,
Rivet,
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Ross (Rimouski),
Ross (Yale-Cariboo),
Rousseau,
Savoie,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Sproule,
Staples,
Stewart,
Stockton,
Sutherland (Oxford),
Talbot (Bellechasse),
Talbot (Strathcona),
Telford,
Thompson,
Tisdale,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Walsh,
Ward,
Watson,
White,
Wilmot,
Wilson (Len. et Addin.),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—186.

Et le quorum dudit comité se composera de vingt-cinq membres.

N° 4.—BILLS PRIVES.

Messieurs :

Alcorn,
Ames,
Avery,
Béland,
Belcourt,
Bennett,
Black,
Bole,
Bourbonnais,
Boyce,
Brabazon,
Broder,
Hunt,
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Kennedy,
Lake,
Lalor,
Lavergne (Drummond & Arth.),
LeBlanc,
Lemieux,
Logan,
Macdonell,

Brodeur,
Bruneau,
Caldwell,
Calvert,
Chisholm,
Christie,
Clements,
Cochrane,
Conmee,
Crawford,
Crocket,
Cyr,
Daniel,
Desjardins,
Dugas,
Dyment,
Elson,
Ethier,
Fitzpatrick,
Galliher,
Gauvreau,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Greenway,
Gunn,
Guthrie,
Harty,
Hughes (King's, I.P.-E.),
Maclean (Lunenburg),
Maclean (York s.),
McCool,
McIsaac,
McLean (Queen's, I. du P.-E.),
Martin (Queen's, I. du P.-E.),
Martin (Wellington),
Meigs,
Monk,
Morin,
Farent,
Power,
Pringle,
Proulx,
Ross (Yale-Cariboo),
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Scott,
Sloan,
Talbot (Bellechasse),
Thompson,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Walsh,
White,
Worthington—79.

Et le quorum dudit comité se composera de dix membres.

N° 5.—ORDRES PERMANENTS.

Messieurs :

Black,
Brabazon,
Brown,
Calvert,
Chisholm,
Clare,
Clements,
Copp,
Demers (Saint-Jean),
Finlay,
Finlayson,
Fortier,
Gallery,
Galliher,
Grant,
Guthrie,
Hall,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Lake,
Lamont,
Lancaster,
Laurier (L'Assomption),
Lavergne (Drum. et Artha.),
Lavergne (Montmagny),
Law,
Lefurgey,
Maclean (Lunenburg),
Macpherson,
McCarthy (Calgary),
McIntyre,
McIsaac,
Marcile (Bagot),
Martin (Wellington),
Meigs,
Morin,
Reid (Restigouche),
Roche (Halifax),
Roche (Marquette),
Ross (Rimouski),
Smith (Nanaimo),
Staples,
Stewart,
Thompson,
Turgeon,
White,
Wilmot,
Wilson (Len. et Adding.),
Wright (Muskoka),
Wright (Renfrew)—50.

Et le quorum dudit comité se composera de sept membres.

N° 6.—IMPRESSIONS.

Messieurs.

Bennett,
Bergeron,
Clarke (Toronto),
Cyr,
Dyment,
Gervais,
Henderson,
Hughes (Victoria),
Johnston (C.-Breton-S.),
Johnston (Lambton),
McColl,
Marcil (Bonaventure),
Oliver,
Parmelee,
Piché,
Préfontaine,
Roche (Marquette),
Ross (Yale-Caribou),
Scott,
Sutherland (Oxford),

Lavergne (Drum. et Artha.), Maclean (York-Sud), Taylor, Tisdale.—24.

N° 7.—Comptes publics.

Messieurs.

Adamson, Ames, Barker, Belcourt, Bennett, Bergeron, Bickerdike, Blain, Borden (Sir Frederick), Burrows, Campbell, Carney, Cash, Clare, Clark (Essex), Clarke (Toronto), Cochrane, Cockshutt, Costigan, Daniel, Demers (Saint-Jean), Desjardins, Emmerson, Fielding, Fitzpatrick, Foster, Fowler, Geoffrion, German, Greenway, Haggart, Henderson, Hughes (King's, I.P.-E.), Hughes (Victoria), Hyman, Jackson (Selkirk), Kemp, Kennedy, Lancaster, Lapointe, Laurence, Laurier (L'Assomption), Law, LeBlanc, Lennox, Léonard, Loggie, Macdonald, McColl, McIsaac, McKenzie (Bruce), McKenzie (Cap-Breton-N.), Monk, Northrup, Oliver, Piché, Pickup, Porter, Pringle, Reid (Ristigouche), Riley, Rivet, Roche (Halifax;, Savoie, Scott, Sifton, Sinclair, Sloan, Smith (Wentworth), Sproule, Stewart, Taylor, Ward, Wilson (Len. et Adding.), Zimmerman.—75.

Et le quorum dudit comité se composera de vingt et un membres.

N° 8.—BANQUES ET COMMERCE.

Messieurs :

Adamson, Ames, Archambault, Armstrong, Avery, Barker, Barr, Beauparlant, Béland, Belcourt, Bennett, Bergeron, Bickerdike, Blain, Bole, Borden (Sir Frederick), Bourassa, Boyce, Brown, Bruneau, Bureau, Burrows, Caldwell, Calvert, Campbell, Carney, Cash, Hyman, Ingram, Johnston (C.-Breton-S.), Kemp, Kidd, Lake, Lalor, Lanctot, Laurier (Sir Wilfrid), Lavergne (Drum. et Artha.), Law, Lefurgey, Lemieux, Lewis, Loggie, Lovell, Macdonell, McCarthy (Calgary), McCarthy (Simcoe), McIntyre, McIsaac, McKenzie (Bruce), McLennan, Marcil (Bonaventure), Mayrand, Miller, Clark (Essex), Clarke (Toronto), Clements, Cochrane, Cockshutt, Conmee, Copp, Costigan, Delisle, Demers (Lévis), Demers (Saint-Jean), Derbyshire, Dubeau, Emmerson, Fielding, Finlay, Forget, Fortier, Foster, Fowler, Gallery, Galliher, Ganong, Gauvreau, Geoffrion, Gervais, Gladu, Gordon, Grant, Greenway, Gunn, Haggart, Hall, Harty, Henderson, Herron, Hughes (King's,I.P.-E.), Hughes (Victoria), Monk, Morin, Osler, Parmelee, Paterson, Perley, Pickup, Porter, Power, Préfontaine, Ratz, Reid (Grenville), Reid (Ristigouche), Riley, Roche (Halifax), Ross (Rimouski), Rousseau, Savoie, Schell (Glengarry), Sifton, Sinclair, Smith (Wentworth), Sproule, Stewart, Stockton, Sutherland (Oxford), Talbot (Bellechasse), Taylor, Telford, Thompson, Tisdale, Tobin, Ward, Wilmot, Wilson (Len. et Adding.), Worthington, Wright (Renfrew), Zimmerman.—129.

Et le quorum dudit comité se composera de vingt et un membres.

N° 9.—AGRICULTURE ET COLONISATION.

Messieurs.

Adamson, Archambault, Armstrong, Barr, Beauparlant, Béland, Blain, Bland, Bourassa, Bourbonnais, Boyer, Brabazon, Broder, Brown, Bureau, Burrows, Caldwell, Calvert, Carvell, Cash, Chisholm, Christie, Clare, Clements, Cochrane, Conmee, Copp, Crawford, Crocket, Cyr, Delisle, Demers (Lévis), Léonard, Lewis, Logan, Lovell, Macdonald, MacLaren, Maclean (Lunenburg), McColl, McCool, McIntyre, McKenzie (Bruce), McKenzie (Cap-Breton-N.), McLean (Queen, I.P.-E.), McLennan, Marcile (Bagot), Martin, Queen, I.P.-E.), Martin (Wellington), Meigs, Miller, Morin, Mulock (Sir William), Oliver, Paquet, Parent, Pickup, Proulx, Ratz, Reid (Grenville), Roche (Marquette), Ross (Rimouski), Ross (Yale-Cariboo),

Derbyshire,
Desjardins,
Dugas,
Elson,
Ethier,
Finlay,
Fisher,
Gauvreau,
Girard,
Gordon,
Gunn,
Guthrie,
Henderson,
Hughes(King's,I.P.-E.),
Hughes (Victoria),
Hunt,
Ingram,
Jackson (Elgin),
Jackson (Selkirk),
Johnston (Lambton),
Kennedy,
Lake,
Lalor,
Lamont,
Lanctot,
Laurence,
Laurier
(L'Assomption),
Lavergne
(Drum. et Artha.),
LeBlanc,
Lennox,
Rousseau,
Savoie,
Schaffner,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Scott,
Seagram,
Sinclair,
Smith (Nanaïmo),
Smith (Wentworth),
Sproule,
Staples,
Talbot (Bellechasse),
Talbot (Strathcona),
Taylor,
Telford,
Thompson,
Turgeon,
Turriff,
Walsh,
Watson,
White,
Wilmot,
Wilson
(Len. et Adding.),
Wilson (Russell),
Worthington,
Wright (Muskoka),
Wright
(Renfrew).—122.

Et le quorum dudit comité se composera de douze membres.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES DE SEMENCE.

La résolution concernant l'inspection et la vente des graines de semence subit ses première et seconde lectures et est adoptée.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je sollicite l'autorisation de présenter le bill (n° 7) concernant l'inspection et la vente des graines de semence.

La demande est agréée, et le bill subit sa première lecture.

SUBSIDES—SERVICE DE PAQUEBOTS ENTRE LE CANADA ET LE MEXIQUE.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'honorable M. G. FOSTER : Si les ministres n'y voient pas d'inconvénient, je les prierai, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, de me renseigner sur deux sujets en particulier. J'ai appris récemment, à la lecture des journaux, que l'on se heurtait à certains obstacles en ce qui concerne la ligne de paquebots dont l'établissement avait été projeté entre le Canada et le Mexique et que, je présume, les deux pays devaient subventionner. Le ministre qui s'est fait le parrain de ce projet étant à son siège, je lui demanderai de nous dire ce qu'il est advenu du projet.

M. HYMAN.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Au printemps dernier, le gouvernement du Mexique avait convenu avec celui du Canada d'accorder une subvention de $50,000, en or, dans le but de favoriser l'établissement de deux lignes de paquebots entre les deux pays : l'une sur l'océan Pacifique, l'autre sur l'Atlantique. Conformément à cette convention, le Gouvernement canadien demanda au Parlement, à la dernière session, de lui voter un crédit de $50,000, ce qui lui fut accordé. De son côté, le gouvernement mexicain avait fait la même chose. Je crois savoir que le ministère du Commerce a demandé et reçu, pour les deux services, des soumissions dont le chiffre excédait sensiblement le total de $100,000 en or accordé par les deux gouvernements.

M. FOSTER : S'agissait-il de services mensuels ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Si je ne me trompe, des négociations furent entamées par les soumissionnaires du service du Pacifique—si je m'en souviens bien, ces soumissionnaires étaient les Messieurs Weir et Cie, de Glasgow—dans le but d'apporter certains changements aux charges et conditions générales de l'entreprise. Après avoir délibéré avec le ministre du Commerce, le représentant de cette maison se rendit au Mexique dans le but de s'entendre avec le gouvernement mexicain. J'ignore encore s'il y a réussi. Mais au cours du voyage que je fis au Mexique, en décembre dernier, le gouvernement de ce pays me fit part du désappointement que lui causait le prix élevé demandé pour le service du Pacifique, et sans me dévoiler entièrement ses projets, il me proposa de remettre l'adjudication définitive de l'entreprise à un peu plus tard, c'est-à-dire jusqu'au retour de sir Weetman Pearson, ingénieur fort distingué, qui dirige au Mexique l'exécution de très importants travaux pour le compte du gouvernement de ce pays-là. De cette façon, le gouvernement mexicain pourra délibérer la question avec lui dans le but de faire aboutir le projet ; car il ne songe pas à y renoncer. Il semble penser que grâce au concours de sir Weetman Pearson, il pourra obtenir des conditions susceptibles de favoriser la réalisation du projet. Il a néanmoins exprimé son intention de demander au Congrès, à sa prochaine session, de voter une autre subvention de $50,000 en or, pourvu que nous en fassions autant, dans le but d'établir une ligne sur l'Atlantique ; c'est-à-dire que si notre gouvernement et celui du Mexique accordaient chacun une subvention de $100,000 en or, l'on pourrait au moins s'assurer d'un service mensuel et sur l'Atlantique et sur le Pacifique. A mes yeux, rien ne s'oppose donc maintenant à la réalisation de notre projet par rapport au service sur l'Atlantique, pourvu que l'on puisse restreindre le coût de l'entreprise au chiffre de la subvention. De son côté, le gouvernement

mexicain compte pouvoir arriver au même résultat sur l'océan Pacifique. Il y a lieu d'espérer, ce me semble, que les deux services seront établis dans un délai raisonnable.

ARBITRAGE ENTRE LE GOUVERNEMENT ET LE GRAND TRONC.

L'honorable M. FOSTER : Les journaux nous parlent fréquemment d'arbitrage entre les chemins de fer de l'Etat et la Compagnie du Grand Tronc. C'est là une chose à laquelle je n'entends rien, et, après avoir questionné certains de mes collègues, je constate qu'ils n'en savent pas plus long que moi. Qui a autorisé cet arbitrage ? Et lorsqu'il sera effectué, en communiquera-t-on les résultats à la Chambre, du moins en ce qui concerne les témoignages recueillis ? Cet arbitrage est-il effectué par une commission ou n'est-il que la conséquence d'une entente entre les deux parties ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : L'arbitrage en question résulte d'une entente entre le Gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc. Le différend fut soumis de consentement mutuel à la décision de trois arbitres—c'était, si je ne me trompe, en 1903, à l'automne. Les choses en sont encore à cet état. Je n'ai pas encore été saisi de la question de savoir s'il y aurait lieu de communiquer la preuve à la Chambre. L'affaire est pendante en ce moment.

M. FOSTER : J'ai donc raison de penser que l'on a procédé un peu à la faveur de l'intervention du Gouvernement fédéral?

M. EMMERSON : Oui.

L'honorable M. HAGGART : Si je ne me trompe, l'exécution du contrat intervenu entre l'Intercolonial et la Compagnie du Grand-Tronc a fait surgir un différend entre les deux parties ; je crois même que le Gouvernement a jugé à propos, dans l'occurrence, de se pourvoir en justice. Au lieu de laisser aux tribunaux le soin de décider la question, n'a-t-on pas confié cet arbitrage à une commission ou à des personnes désignées par la cour d'Echiquier ou quelque autre tribunal ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : L'arbitrage en question se rapporte aux différends nés des divers traités intervenus de temps à autre entre le Gouvernement et la Compagnie du Grand-Tronc. L'un d'eux remonte à 1879, et se rapporte à l'achat de la partie du chemin de fer comprise entre la Rivière-du-Loup et Lévis ; un autre a surgi de l'achat de la partie de la ligne comprise entre Lévis et Saint-Hyacinthe. Il était stipulé aux traités mêmes que tous les différends qui pourraient en naître seraient soumis à l'arbitrage.

Le Gouvernement n'a pas intenté d'action, mais il avait des réclamations contre le Grand-Tronc, vu que ce dernier n'avait pas rempli pleinement ses obligations. Je m'en rapporte simplement à ma mémoire pour parler ainsi, mais je crois qu'il vaut mieux pour moi déposer sur le bureau de la Chambre les documents dont il est question.

M. FOSTER : En effet.

M. FITZPATRICK : Cela sera plus satisfaisant, parce que ces faits se passaient il y a deux ans ; je ne puis me rappeler les termes exacts de ces écrits.

M. BARKER : Si je ne me trompe, au cours de la dernière session, l'honorable ministre de la Justice a déposé sur le bureau de la Chambre plusieurs documents se rapportant à cet arbitrage.

M. FITZPATRICK : Je ne me souviens pas de cela.

M. BARKER : Il peut se faire que ce soit le très honorable premier ministre qui ait communiqué à la Chambre les documents dont je parle et au nombre desquels se trouvait, je crois, une réclamation très considérable produite par le Gouvernement au sujet du détournement par le Grand-Tronc, du trafic que cette compagnie devait apporter à l'Intercolonial.

M. FITZPATRICK : Ces difficultés sont nées des arrangements résultant de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond.

ACHAT DU CHEMIN DE FER CANADA-ATLANTIQUE.

L'honorable M. JOHN HAGGART : Je lis dans les journaux la nouvelle de l'achat supposé du chemin de fer Canada-Atlantique par la Compagnie du Grand-Tronc. Je voudrais savoir si le Gouvernement est partie à ce contrat, ou s'il a conclu avec le Grand-Tronc des arrangements en vue de permettre aux trains de l'Intercolonial de circuler sur cette partie du Canada-Atlantique achetée par le Grand Tronc, ou s'il s'agit uniquement d'une transaction entre cette dernière compagnie et celle du Canada-Atlantique.

Sir WILFRID LAURIER : C'est cette dernière supposition qui est la seule vraie, s'il faut en juger par les renseignements que nous possédons. Le Gouvernement n'a rien à voir dans cette affaire.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des subsides.

Frais d'administration, $241,400.

M. FOSTER : Je demanderais à l'honorable ministre de laisser en suspens l'item n° 1. Je voudrais attendre pour discuter ce crédit le retour ici de l'honorable ministre des Finances (M. Fielding). Si mon honorable ami veut nous laisser étudier l'item n° 2, nous pourrions nous débarrasser de celui-ci.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : L'item n° 1 reste en suspens.

Gouvernement civil—Bureau du secrétaire du Gouverneur général—Appointements, $11,450.

M. FOSTER : Quel changement y a-t-il dans le montant de ce crédit ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : On constate une augmentation de $200.

M. FOSTER : Où se trouve-t-elle indiquée ?

M. PATERSON : A la page onze, je crois.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : A la page huit.

M. FOSTER : Je trouve bien la page, mais je n'ai pas les noms des fonctionnaires qui reçoivent cette augmentation, non plus que les raisons de celle-ci.

M. HAGGART : Je conseillerais à la Chambre, au lieu d'adopter tous ces items en bloc, de suivre la pratique que nous avons toujours observée et d'adopter chaque item séparément.

M. PATERSON : Il y a quatre augmentations statutaires. L'honorable député veut-il connaître les noms de ceux qui bénéficient de ces augmentations ?

M. FOSTER : Oui, car nous désirons vivement obtenir tous ces renseignements.

M. PATERSON : Comme on n'a pas auparavant demandé ces noms, le sous-ministre ne s'est pas enquis de ce détail, mais il peut se le procurer facilement. Quatre commis employés à ce bureau reçoivent l'augmentation statutaire.

M. FOSTER : Cette dernière est de $50 pour chacun de ces fonctionnaires ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Et ces personnes ont droit à cette augmentation ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Le chef de ce département a-t-il fait un rapport à cet effet ?

M. PATERSON : Le secrétaire du Gouverneur général a demandé ces augmentations.

Copistes et autres employés surnuméraires, $2,000.

M. FOSTER : Il y a ici une augmentation de $100 sur laquelle nous voudrions avoir quelques renseignements.

M. PATERSON : Je crois que certains fonctionnaires dont les appointements sont portés au compte des dépenses casuelles, reçoivent une augmentation.

M. FOSTER : Je ne veux aucunement me montrer déraisonnable, mais tous les départements qui nous demandent des crédits devraient au moins nous fournir un tableau des changements dans le chiffre de ces item, afin de permettre au ministre chargé de faire adopter ces crédits de fournir les renseignements nécessaires.

M. PATERSON : Je suis convaincu que s'il y avait un ministre à la tête de ce département cette pratique s'observerait.

M. FOSTER : Quelquefois même il faut mettre un frein aux demandes des départements tant soit peu irresponsables.

Impression et papeterie, $1,200 ; divers, $12,000.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé du crédit demandé sous ce titre, l'an dernier ?

M. PATERSON : Je ne puis le dire :

M. FOSTER : Voilà des renseignements qui sont très utiles à certains moments, car un département peut demander dans les estimations $2,000 ou $3,000 de plus que la somme dont il a besoin, ce qui est bien de nature à la porter à exagérer le montant des dépenses.

Bureau du Conseil privé—Appointements, etc., $34,800.

Sir WILFRID LAURIER : Je vais lire la liste des fonctionnaires auxquels ce crédit se rapporte. Il n'y a pas d'explication à donner quant au greffier en chef.

M. FOSTER : C'est toujours M. McGee qui remplit ces fonctions ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Le sous-greffier, M. Boudreau, qui est aussi mon secrétaire particulier en chef, reçoit l'augmentation statutaire de $50. Le greffier de la couronne en chancellerie, M. Lamothe, se trouve, je crois, à retirer le montant maximum des appointements accordés aux fonctionnaires de sa classe, soit $2,500. Deux commis en chef reçoivent une augmentation statutaire de $50 chacun; je veux parler de M. Bennetts, un ancien fonctionnaire, et de M. Foley, qui agit comme sous-greffier de la couronne en chancellerie. Ce sont deux commis de première classe dont les appointements sont de $1,500. On constate ici une diminution de $350 due au changement radical qui s'est opéré. Les premiers commis, l'an dernier, étaient M. Lelièvre qui occupe maintenant une situation au Sénat, et M. Foley qui, si je ne me trompe, a obtenu de l'avancement. Au lieu donc de payer les appointements accordés l'an dernier, nous ne dépensons que $1,500, soit à peu près le montant minimum. Au nombre des commis de seconde classe deux retirent déjà le plein montant des appointements auxquels ils ont droit. Il n'y a donc pas d'augmentation dans ce cas ; quant aux sept autres commis de cette classe, on leur accorde l'augmentation statutaire, ce que l'on fait aussi pour les commis de seconde classe cadette. Les appointements des secrétaires paticuliers restent ce qu'ils étaient. Il y a deux messagers au lieu de quatre. Il semblerait que cela dût produire une diminution des dépenses, mais je dois

dire avec regret que je ne mérite aucune louange à ce propos, car il n'y a aucun changement en vérité. J'avouerai aussi que je ne possède pas encore à fond tous les secrets de la loi relative au service civil, mais si je comprends bien les explications de M. McGee, les deux plus jeunes messagers que nous avons ne sont pas des employés permanents et leurs appointements ne peuvent être payés à même le fonds général, mais à même le fonds des dépenses casuelles ; voilà la raison pour laquelle, tout en constatant une diminution de $1,000 dans ce crédit, on trouve une augmentation de $1,000 dans les dépenses casuelles. L'auditeur général ne paierait pas ces fonctionnaires à même le crédit voté l'an dernier.

M. FOSTER : Le très honorable premier ministre a expliqué que toutes ces augmentations étaient prévues par la loi. A-t-on établi en principe, maintenant, que tous les commis doivent recevoir cette augmentation jusqu'au montant maximum fixé par le statut, s'ils ont rempli convenablement leur devoir ?

Sir WILFRID LAURIER : Je répondrai simplement que dans mon propre ministère nous avons accordé l'augmentation statutaire à tous les fonctionnaires qui la méritaient. Il n'y a eu d'exceptés que les employés qui n'ont pas rempli leur devoir à notre satisfaction.

M. FOSTER : Il s'agit du propre département de mon très honorable ami ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Dépenses casuelles—Travaux de copistes et autres, nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil, $4,000.

M. BARKER : Dans ce cas-ci qu'entend-on par ces mots " nonobstant les dispositions de la loi concernant le service civil " ?

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit de payer des dépenses qui se font chaque année depuis quinze ans. Mon honorable ami se rappellera, peut-être, qu'il y a des travaux de copistes qui se font au bureau du Conseil privé par des personnes qui, si on interprète à la lettre la loi du service civil, ne se trouvent pas comprises dans les dispositions de cette loi, et, cependant, elles ont continué à faire ce travail.

Ministère de la Justice—Appointements, $41,415.

M. FOSTER : On constate une augmentation de $400 dans l'item particulier se rapportant aux premiers commis. Le nombre de ces derniers n'est, pourtant, que de quatre.

L'hon. M. FITZPATRICK (Ministre de la Justice): Il y a quatre premiers commis ; deux de ces derniers, MM. Powen et Fraser, reçoivent des appointements plus élevés que ceux accordés aux fonctionnaires de leur classe. Ils retirent $2,800 en vertu d'un crédit spécial que j'ai fait adopter, il y a une couple d'années. Dans ce cas donc il n'y a pas d'augmentation statutaire. Les deux autres chefs, MM. Hecker et Gisborne, ont reçu cette augmentation. Dans le département que j'administre, on n'accorde ces augmentations que lorsqu'on a un rapport favorable du sous-ministre.

M. FOSTER : Sur l'accomplissement satisfaisant de leurs devoirs par les employés?

M. FITZPATRICK : Oui.

Appointements de neuf commis de première classe, $14,976.

M. FITZPATRICK: Ces commis sont MM. Leslie, Côté, Chisholm, Narraway, Clarke, Lane, Powell, Mullin et Verret ; ils reçoivent chacun l'augmentation statutaire ordinaire de $50, à l'exception de M. Leslie qui retire $25, ce qui porte ses appointements au montant maximum accordé à cette catégorie de fonctionnaires.

Appointements de cinq commis de seconde classe, $6,650.

M. FITZPATRICK : Ces fonctionnaires sont MM. Creighton, Burpee, Harris, Bélanger et Mlle Armstrong. L'augmentation est de $50 dans chaque cas, cependant, M. Creighton ne reçoit que $25 de plus, ce qui porte ses appointements au montant maximum accordé à cette classe d'employés.

Appointements de trois commis de la seconde classe cadette, $2,637.50.

M. FITZPATRICK : Ces employés n'ont pas été changés. Ils reçoivent chacun l'augmentation statutaire de $50.

M. FOSTER : Il n'y a que deux commis, puisque l'augmentation n'est que de $100.

M. FITZPATRICK : Il doit y avoir erreur ici.

Allocation au secrétaire particulier du ministre, $600.

M. FITZPATRICK : C'est le chiffre ordinaire.

Secrétaire particulier du Solliciteur général, $660.

M. FOSTER : Qui administre ce département ?

M. FITZPATRICK : Le ministre de la Justice est supposé administrer ce département, mais depuis qu'il y a un solliciteur général on a toujours considéré qu'il avait droit a un secrétaire particulier.

M. FOSTER : De sorte que le ministre a réellement deux secrétaires particuliers.

M. FITZPATRICK : Non, un secrétaire pour le ministre et un pour le Solliciteur général.

M. FOSTER : Qui est Solliciteur général présentement ?

M. FITZPATRICK : L'honorable M. Lemieux.

Deux messagers, $1,340.

M. FITZPATRICK : Leurs noms sont MM. Morse et Pickens ; ils obtiennent l'augmentation statutaire ordinaire de $50 chacun.

Ministère de la Justice—Dépenses casuelles—Commis et autres auxiliaires, $2,500.

M. FITZPATRICK: Cette somme est destinée à payer les services temporaires de commis, messagers et copistes, lorsqu'il y a encombrement d'ouvrage causé par la maladie ou vacances d'employés réguliers. Sous ce chef nous avons dépensé $1,953.26 en 1903-04.

Ministère de la Justice—Dépenses casuelles—Impressions et papeterie, $4,200.

M. FITZPATRICK : Cette somme est destinée à couvrir les frais de papeterie, impression et reliure des statuts, livres et cahiers à l'usage du ministère. En 1903-04 nous avons dépensé sous ce chef $6,117.49.

M. FOSTER : Quelle justification le ministre donne-t-il à la Chambre d'avoir ainsi dépensé en 1903-1904, $5,130.32.

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas d'explication.

M. FOSTER : Où avez-vous pris l'argent ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami sait comment on s'y prenait sous l'ancien gouvernement pour se procurer l'argent.

M. FOSTER : Nous sommes sous un nouveau régime maintenant. Le ministre voudra-t-il se rappeler cela.

M. FITZPATRICK: Je ne l'oublierai pas.

Ministère de la Justice—Dépenses casuelles—Divers, $5,700.

M. FOSTER : Combien avez-vous dépensé sous ce chef ?

M. FITZPATRICK : C'est avec ce crédit que sont payés les frais de déplacement, les télégrammes, la poste, les journaux, les messages téléphoniques, les voitures de place et autres dépenses de ce genre. Nous avons dépensé en 1903-1904 $5,130.32.

M. FOSTER : Vous avez sans doute votre petite part dans ces dépenses.

Secrétaire d'Etat—Deux premiers commis, $4,500.

M. FOSTER : L'un de ces deux commis est-il rendu au maximum ?

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : Oui, et on accorde à l'autre son augmentation statutaire.

Sept commis de première classe, $12,650.

M. FOSTER : Il doit y avoir eu des changements ici ?

M. PATERSON : Oui, un de ces commis a été promu au poste de chef de bureau.

M. FITZPATRICK.

M. FOSTER : Comment cette vacance a-t-elle été créée ?

M. PATERSON : Par la mise à la retraite de M. Audet, conservateur des archives.

M. FOSTER : Quel âge avait-il ?

M. PATERSON : Plus de soixante ans.

M. FOSTER : Etait-il malade ? Pourquoi a-t-il été mis à la retraite ?

M. PATERSON : M. Audet demandait depuis quelque temps déjà d'être mis à la retraite pour cause de santé.

M. FOSTER : Et le gouvernement a nommé un commis à sa place ?

M. PATERSON : Oui, mais à un traitement moins élevé.

M. FOSTER : Quel est le nom du commis de première classe qui a été ainsi promu ?

M. PATERSON : M. Colson.

Huit commis de deuxième classe, $11,225.

M. FOSTER : Quels sont ces commis ?

M. PATERSON: La promotion de M. Colson a créé dans la première classe une vacance qui a été remplie par un commis de deuxième classe auquel on donne un traitement moindre.

M. FOSTER : Qui a été promu ?

M. PATERSON : M. Roy.

M. FOSTER : Quelle est la pratique du ministère au sujet de l'augmentation statutaire. Cette augmentation est-elle accordée sur la proposition du sous-ministre ?

M. PATERSON : Oui, on l'a accordée à tous ceux qui la méritaient.

Sept commis de deuxième classe, branche cadette, $6,500.

M. FOSTER : Il y a un commis de moins ici.

M. PATERSON : Nous pouvons faire l'ouvrage avec un commis.

M. FOSTER : C'est un bon exemple.

Secrétariat d'Etat—Dépenses casuelles—Commis aux écritures, $2,655.

M. FOSTER : Nous ne sommes pas encore sortis du mois. Voici une augmentation.

M. PATERSON : Cette augmentation est causée par la nomination d'un commis supplémentaire qui est payé $600 et reçoit l'augmentation statutaire ; mais il y a un commis permanent de moins.

M. FOSTER : Ce commis supplémentaire n'est-il que pour une année ?

M. PATERSON : Il sera conservé probablement.

M. FOSTER : A-t-il passé ses examens ?

M. PATERSON : Oui, il a passé ses examens.

Traitements des examinateurs et autres dépenses découlant de l'Acte du Service civil, y compris $400 pour le secrétaire et $150 pour un commis, lesquelles sommes peuvent être payées à des membres du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du Service civil, $3,000.

M. FOSTER : Quels sont les examinateurs actuels ?

M. PATERSON : Les mêmes qu'il y a depuis dix ans.

M. FOSTER : Combien y a-t-il de noms sur la liste des candidats aux examens ?

M. PATERSON : On me dit qu'il y en a eu neuf cents aux examens de cette année.

M. FOSTER : Ont-ils tous réussi ?

M. PATERSON : Je ne saurais dire. Le rapport des examinateurs l'indiquera.

M. BERGERON : En faisant une visite à la bibliothèque j'ai découvert l'autre jour un livre très intéressant intitulé : " Visite royale au Canada en 1891." Dans ce livre M. Joseph Pope, C.B., raconte le voyage que leurs Altesses royales le duc et la duchesse d'York ont fait au Canada en 1901. J'ai demandé à en avoir une copie française mais on m'a dit qu'il n'y en avait pas. Je suppose que des livres de ce genre sont envoyés à différentes bibliothèques. J'aurais aimé à avoir une version française de ce livre——

M. FITZPATRICK : Vous ne comprenez pas l'anglais ?

M. BERGERON : Ce n'est pas exactement cette raison. Mais j'ai découvert que ce livre a été traduit il y a déjà deux ans, et l'édition française n'est pas encore imprimée. Pourquoi n'a-t-on pas imprimé, relié et fait distribuer dans les bibliothèques du pays la version française, ainsi qu'on l'a fait pour la version anglaise ?

M. PATERSON : L'Imprimerie nationale a été tellement encombrée d'ouvrage avec l'impression des listes électorales que l'impression de ce livre et d'autres travaux ont dû être retardés, mais on se propose de s'y mettre le plus tôt possible.

Service de l'imprimerie et de la papeterie—Appointements, $40,700.

M. BARKER : Vous ajoutez un autre commis de seconde classe ?

M. PATERSON : Oui.

M. BARKER : Avez-vous observé les formalités indiquées dans la loi ?

M. PATERSON : Oui.

M. BARKER : Le sous-ministre a-t-il fait un rapport disant que ce commis était nécessaire.

M. PATERSON : Oui.

M. BARKER : Et ce rapport a été approuvé par le ministre ?

M. PATERSON : Sans doute.

M. FOSTER : Il y a aussi un commis de plus dans la branche cadette de la seconde classe.

M. PATERSON : Oui, un messager a été promu à cette classe.

M. FOSTER : Alors vous aurez un messager de moins ?

M. PATERSON : Oui.

Service de l'imprimerie—Nettoyage, $2,500.

M. FOSTER : Il y a augmentation ici. Comment se fait-il que l'on ait besoin de tant nettoyer maintenant ?

M. PATERSON : Ce n'est pas que l'on nettoie d'avantage ; mais ce sont les gages des femmes de journée qui ont augmenté de 50 à 75 cents.

M. FOSTER : A-t-on fait cette augmentation à la veille des élections ?

M. PATERSON : L'augmentation n'a pas eu lieu qu'à l'imprimerie ; elle a eu lieu également dans tous les services publics.

M. FOSTER : Cette augmentation à la veille des élections prête à beaucoup de soupçons.

M. PATERSON : Elle a été faite il y a six mois environ.

M. FOSTER : Ce qui nous reporte juste au temps où l'on commençait à se préparer pour les élections.

M. PATERSON : Les crédits suivants sont ceux du ministère de l'Intérieur, mais nous ne pouvons y toucher maintenant, vu que le ministre (M. Sifton) n'est pas ici.

M. FOSTER : Quand attendez-vous son retour ?

M. PATERSON : Vers le 28, me dit-on.

Bureau de l'auditeur général—Appointements, $51,787.50.

M. BERGERON : Il y a ici une augmentation.

M. PATERSON : Oui ; on ajoute un premier commis.

M. BARKER : Je suppose que cette nomination a été faite régulièrement ?

M. PATERSON : Je ne doute pas que l'auditeur général ait vu à ce qu'il en fût ainsi.

M. FOSTER : Que signifie ce changement ?

M. PATERSON : Je vais donner à l'honorable député l'explication que j'ai reçue de l'auditeur général. Il a été pourvu à la nomination d'un premier commis de plus c'est-à-dire de celui dont il s'agit maintenant. Il est censé s'occuper de paiements à

faire par rapport au chemin de fer transcontinental. La vérification de ces comptes exige un fonctionnaire de plus. Il a été pouryu aussi à la nomination de onze commis de troisième classe. Cependant, ils ne seront pas de nouveaux employés, ils sont maintenant surnuméraires et leurs appointements ne seront pas augmentés. Ces onze commis font partie du service actuellement, mais l'auditeur général est d'avis qu'il vaudrait mieux les inscrire sur la liste des employés permanents.

M. FOSTER : Mais cette explication a besoin d'être modifiée ; l'aide aux écritures et autre a été réduite de $4,000 seulement, et, comme vous le voyez, ces onze commis vont coûter, tout d'abord, $6,000. Et puis, sont-ils des commis de troisième classe? Ils doivent l'être si on les range parmi les copistes, ou bien ils doivent toucher des appointements plus élevés qu'ils n'en touchaient l'année dernière. Avez-vous les noms de ces commis-là ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : Je crois que vous feriez mieux de laisser cet item en suspens et de vous renseigner complètement.

M. PATERSON : L'auditeur général m'a dit qu'il serait ici ; mais il n'y est pas.

M. FOSTER : Il nous faut conclure, je suppose, que le Grand-Tronc-Pacifique est la cause de tout cet intérêt que l'on attache à l'audition ?

M. PATERSON : Non, il n'en est pas seul la cause.

M. FOSTER : Qui va être le nouveau chef de bureau ?

M. PATERSON : L'auditeur général a plein pouvoir de le nommer. J'ai donné tous les renseignements que l'auditeur a paru juger nécessaires.

M. FOSTER : Je crois qu'il vaudrait mieux laisser cet item en suspens.

M. PATERSON : Alors nous allons nous occuper de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.

L'item est laissé en suspens.

Bureau du contrôleur de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest—Appointements et dépenses casuelles, $16,225.

M. FOSTER : Est-ce le même contrôleur ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, le même. C'est M. Fred. White. Le premier commis et le commis de première classe sont aussi les mêmes. Il n'y a pas de chanments, excepté dans les augmentations statutaires.

Département des Finances et Conseil de la Trésorerie—Appointements, $57,865.

M. FOSTER : M. Courtney est-il encore le sous-ministre ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Je pensais qu'il avait exprimé le désir d'être mis à la retraite.

M. PATERSON : Il est encore sous-ministre.

M. FOSTER : Il y a quelqu'un qui est entré là et en est sorti.

M. PATERSON : M. Ross a été là quelque temps. Il y a cinq premiers commis et deux augmentations. Je suppose que ce sont des augmentations statutaires.

M. FOSTER : Qui sont les premiers commis, actuellement ?

M. PATERSON : Messieurs Fowler, Fraser, Boville, Treadwell et Low.

M. FOSTER : Il y a une augmentation de $600 parmi les commis de première classe. Comment l'expliquez-vous ?

M. PATERSON : Je ne suis pas en état de donner maintenant une explication qui me satisfasse. Le département sait qu'il n'est pas demandé d'autre augmentation que l'augmentation statutaire ; mais je ne puis donner d'explication à ce sujet maintenant. Je vous en donnerai plus tard.

M. FOSTER : Il vaut mieux laisser cet item en suspens. Je suis sûr que ce n'est pas la faute du ministre des Finances ; c'est celle du ministre qui est en charge. Puis il y a deux messagers, ce qui fait une augmentation de $100. Aide aux écritures et autre, nonobstant toute disposition contenue dans l'acte du service civil, $5,000. Que faites-vous de cela ?

M. PATERSON : Ces deux messagers n'ont pas passé leur examen du service civil.

M. FOSTER : Le ministre n'ayant pas d'explication à donner maintenant, je crois que nous ferions mieux de laisser cet item en suspens.

L'item est laissé en suspens.

Département des Douanes—Appointements, $67,385.

M. FOSTER : Qui est le sous-commissaire ?

M. PATERSON : M. Bain. Trois premiers commis : un à $2,250, un à $2,050 et un à $2,000. Ce sont des augmentations statutaires.

M. FOSTER : Quelle est la règle établie par l'honorable ministre quant aux augmentations statutaires dans son département ?

M. PATERSON : Il est accordé des augmentations statutaires à tous les employés, cette année. Ils les ont tous fort bien méritées, et l'augmentation statutaire a été accordée à tous ceux dont les appointements n'ont pas encore atteint le maximum.

Huit commis de première classe : deux à $1,900, un à $1,700, un à $1,600, quatre à $1,550, $13,300.

M. PATERSON : MM. Saunders, Bliss, Watson, Bristol, Gleeson et Frost.

Quinze commis de seconde classe : trois à $1,500, un à $1,450, trois à $1,350, deux à $1,300, trois à $1,250, trois à $1,200, $19,950.

M. FOSTER : Voilà une augmentation considérable en faveur de commis de haute classe.

M. PATERSON : Ce sont des commis de seconde classe. Il s'agit de payer à Messieurs Ackers, Campbell, Grafton, Roper et Rorke, $50 chacun, à titre d'augmentation statutaire. Puis il y a les augmentations statutaires en faveur de trois commis : MM. Russell, Courtney et Dunlevie, c'est-à-dire $25 à chacun de ces messieurs à partir du 1er janvier. Il y a une augmentation statutaire de $50 en faveur de M. Lafontaine, plus $25 pour compléter un crédit insuffisant en faveur de ce commis en 1904-1905. On a estimé en 1904-1905 que ses appointements devaient être augmentés à partir du 1er janvier, tandis que, de fait, l'augmentation n'a daté que du 1er juillet. Les appointements des deux autres vieux employés, MM. Goodspeed et Telford, ont été estimés, en 1904-1905, à $1,250, par erreur, car ils ne s'élevaient qu'à $1,200. On a donc pourvu aux augmentations statutaires de 1905-1906 en laissant au même chiffre qu'en 1904-1905 les crédits relatifs à leurs appointements. Tous les commis de cette classe vont recevoir leur augmentation statutaire. Je pourvois aussi au paiement de quatre nouveaux commis de seconde classe : trois à $1,200 et un à $1,250, ce qui fait une augmentation de $4,850.

M. BARKER : Monsieur McDougald a-t-il signalé la nécessité de nommer ce nombre additionnel de commis de seconde classe ?

M. PATERSON : Oui, c'est lui-même qui a préparé ceci.

M. BARKER : Je veux savoir s'il a fait un rapport en bonne et due forme, comme le prescrit le statut. A-t-il fait un tel rapport établissant que le département avait besoin de quatre autres commis de seconde classe ?

M. PATERSON : Je ne sais s'il a fait son rapport par écrit, mais il a fait un rapport complet. Il a préparé ceci lui-même.

M. BARKER : L'honorable ministre sait ce que dit le statut. Il ne peut rien se faire sans son rapport.

M. PATERSON : Il prépare ces propositions ; il les écrit de sa propre main et les apporte.

M. FOSTER : Cela ne fait aucune différence.

M. HAGGART : Il faut plus que cela. Avant que vous puissiez soumettre ce crédit il vous faut non seulement le rapport du sous-ministre, mais l'approbation du Conseil.

M. PATERSON : Il est préparé par le sous-ministre et approuvé par le Conseil.

M. HAGGART : Cela a-t-il été fait?

M. PATERSON : Certainement. Il faut que ces crédits soient soumis au Conseil des ministres.

M. HAGGART : Mais l'honorable ministre sait mieux que cela. D'abord, avant que vos crédits soient préparés, il vous faut obtenir le consentement du Conseil à l'addition que vous voulez y faire, et un rapport du sous-ministre déclarant cette addition nécessaire. Est-ce fait ? Et quel est le rapport ?

M. BARKER : L'article 19 de l'acte du service civil se lit ainsi :

Nul emploi de seconde classe ne sera créé autrement que par décret du conseil rendu sur le rapport du sous-chef du département approuvé par le chef du département, exposant les raisons qui motivent la création de cet emploi, et après que le parlement aura voté les appointements qui lui sont attribués.

M. PATERSON : Cela se fera quand les appointements auront été votés par le Parlement.

M. BARKER : Oui, mais le ministre m'a paru dire que les emplois ont été créés et que les titulaires en ont été nommés.

M. PATERSON : Non. Le sous-ministre en a fait la proposition.

M. BARKER : Dois-je comprendre que M. McDougald, le sous-ministre, n'a pas fait de rapport pour proposer cette augmentation ?

M. PATERSON : Oui, il a fait la proposition pour qu'elle fût soumise, et nous ferons, après que les appointements auront été votés, ce qui est exigé par l'article que vient de lire l'honorable député. C'est seulement après que les appointements ont été votés qu'il s'agit d'obéir à cette disposition de la loi.

M. BARKER : L'article 19 de l'acte du j'ai demandé à l'honorable ministre si M. McDougald avait fait un rapport favorable à ces augmentations et je croyais qu'il avait répondu affirmativement ; mais il paraît maintenant que M. McDougald n'a pas fait de rapport dans ce sens.

M. PATERSON : Mais oui, il en a fait un. Il a préparé les crédits.

M. FOSTER : Monsieur le président——

M. PATERSON : Tout cela a été discuté l'année dernière.

M. FOSTER : Il s'est discuté, l'année dernière, bien des sujets qui peuvent encore revenir sur le tapis. Il a été souvent question de l'honorable ministre lui-même

et je crains qu'il ne soit encore question de lui bien des fois d'ici à ce que le premier mai vienne mettre fin à ses travaux. Mais voici que l'honorable ministre vient demander une certaine somme d'argent et dire. " Nous nous sommes conformés à certaines exigences de la loi, et si vous voulez bien nous donner l'argent, nous allons procéder à la nomination des commis." Fort bien ! Mais ce sont les députés qui tiennent les cordons de la bourse, et si l'honorable ministre veut les leur faire relâcher jusqu'au point de payer quatre nouveaux commis de seconde classe, il doit démontrer, par quelque bonne raison, que ces commis sont nécessaires.

M. PATERSON : Ils sont certainement nécessaires.

M. FOSTER : Pourquoi le sont-ils ?

M. PATERSON : Cette question est parfaitement légitime, mais ce n'est pas là le point soulevé par mon honorable ami (M. Barker). Je puis dire, d'une manière générale, que la loi relative à l'avilissement des prix, ainsi que les règlements que nous avons dû édicter pour la mise en vigueur de cette loi, ont nécessité l'augmentation du personnel. Il nous faut absolument cette augmentation de personnel, si l'on désire que le service soit bien fait. C'est pourquoi, si le Comité se rend à notre demande, nous nous proposons de transférer quatre employés du service extérieur au service intérieur. Le conseil des douanes est payée à même les crédits affectés au service extérieur, et cela pour la bonne raison que le travail qui se fait ici même à Ottawa, au bureau central, est en réalité d'ordre extérieur, c'est-à-dire ne différant en rien de ce qui se faisait autrefois dans les ports du dehors. Ce changement s'est opéré, quand on a demandé de publier tous les mois un relevé de nos importations et exportations et du commerce général du pays, car ce relevé ne pouvait être fait que par des employés appartenant au service des ports extérieurs. Il y a donc ici des employés des douanes à qui on peut parfaitement confier le soin de vérifier des factures, c'est-à-dire qui sont parfaitement aptes à faire partie du service intérieur, et c'est pourquoi nous nous proposons, je le répète, de faire ces changements.

M. FOSTER : Vous vous proposez de transférer ces quatre employés ?

M. PATERSON : Oui. Ces employés font déjà, du reste, depuis quelque temps, la besogne que nous voulons leur voir attribuée, mais ils n'ont été payés jusqu'ici qu'à même le fonds du service extérieur. Comme leur travail est plutôt d'ordre intérieur, je crois qu'il serait plus régulier de demander qu'ils fussent dorénavant attachés permanemment au service intérieur, et qu'ils fussent payés à même les fonds affectés à ce service, et c'est pourquoi nous présentons cette demande de crédit. Les quatre employés en question sont MM. Heintz, McCaffrey, Richards et Ross. M. Heintz est entré en service à Winnipeg, en juin 1882, et M. McCaffrey à Montréal en septembre 1884. M. Richards est entré en service à Frédéricton en 1878, et M. Ross à Rossland en juillet 1898. Comme je l'ai déjà dit, nous avons établi ici le service de la statistique, et la besogne de ces quatre employés avait consisté précisément, dans le temps qu'ils étaient attachés à des ports du dehors, à recueillir des statistiques. Quand il fut décidé d'établir à Ottawa un bureau central de statistiques, nous fîmes venir tous ceux qui avaient déjà eu l'expérience de ce genre de travail dans les ports du dehors, et nous leur confiâmes la tâche importante de la vérification des factures.

M. FOSTER : Quels sont leurs appointements ?

M. PATERSON : M. Heintz et M. McCaffrey reçoivent $1,200, M. Richards, $1,200 et M. Ross, $1,250.

M. FOSTER: Commencent-ils ici avec les mêmes appointements que ceux qu'ils recevaient auparavant.

M. PATERSON : Je le crois. En passant au service intérieur, ils recevront dorénavant l'angmentation statutaire qui ne s'applique pas au service extérieur.

M. FOSTER : Quelle sorte de travail leur impose la loi sur l'avilissement des prix ? Est-ce que cette pratique a lieu à Winnipeg?

M. PATERSON : Non. La loi a toujours été, depuis que la Confédération existe, que les droits doivent être perçus sur la valeur des marchandises dans le pays d'importation, au momen où ces marchandises sont exportées. Nous devons tenir la main à ce que cette règle soit observée. Il y a quelques années, on a fait quelques changements qui ont, selon moi, amélioré les choses. D'après l'ancien système, un acheteur faisant venir des marchandises d'un pays étranger devait faire attacher à la facture un certificat du vendeur attestant que les prix déclarés étaient exacts. Le vendeur pouvait vendre ses marchandises à 10 ou 20 pour cent plus bas que les prix courants à un client du Canada, et nous restions désarmés, car il nous était impossible de défendre au vendeur étranger de vendre ses marchandises aux prix qu'il lui plaisait. Ces sortes de transactions restaient donc parfaitement légitimes. Toutefois, comme la loi nous fait une obligation de voir à ce que les droits soient perçus sur la valeur des marchandises au moment de leur exportation, nous avons changé la forme du certificat de façon à rendre la chose parfaitement claire. L'exportateur est maintenant tenu de déclarer que les prix indiqués sont bien ceux du pays d'exportation, et s'il y a quelques modifications on est obligé de les noter en marge. Ce changement nous a été d'un grand se-

cours pour nous faciliter notre tâche. Mais quand le gouvernement eut imposé une surtaxe, jusqu'à concurrence de 50 pour cent des rabais à sacrifice consentis par les vendeurs, il devint plus que jamais nécessaire, pour ne pas gêner le commerce, tout en nous permettant de faire observer la loi, de nous entourer de tous les renseignements possibles. Et c'est pourquoi nous exigeons, en vertu des nouveaux règlements, la production de plus d'une facture.

Jusqu'ici on transmettait au Canada deux exemplaires de la facture. Le consignataire en gardait un et l'autre exemplaire demeurait au port d'entrée, en conformité de la loi portant que ce document soit fourni aux autorités douanières. L'inscription est tout ce qui était transmis aux bureaux du ministère ici. Cette inscription était vérifiée au bureau du contrôle, et s'il ressortait de l'examen des descriptions que l'officier local n'avait pas été en mesure de constater la valeur précise de l'article pour l'établissement du droit de douane, force était aux employés de demander au bureau du port en question de transmettre la facture, que le commis vérificateur devait alors examiner, et si le dernier constatait qu'il s'était glissé quelque erreur, on en informait l'importateur.

M. FOSTER : De quel genre d'erreur s'agit-il ?

M. PATERSON : Voici un exemple : le fonctionnaire du port aurait pu admettre des articles taxés d'après une certaine valeur censée légitime d'acheteur à vendeur, mais qui ne serait pas celle exigée par la loi et d'après laquelle la taxe devrait être acquittée. Découvrait-on une erreur de ce genre, on en notifiait le fait à l'importateur qui avait fait l'inscription de bonne foi et il était tenu de combler l'écart. Ce mode de procédure entraînait des délais et provoquait une certaine irritation chez les marchands ; car, lorsque pareille erreur se découvrait à un port éloigné, il se perdait bien du temps en correspondances ; et à l'époque où se faisait la demande de taxe supplémentaire, il était possible que le marchand eût marqué ses marchandises et les eût vendues, en tenant compte du droit fixé aux taux inférieurs. Bref, nous avons donc jugé utile de demander deux exemplaires de la facture. La chose va sans dire, cette mesure provoqua une certaine irritation, à l'époque en question, comme, du reste, le font toujours les modifications douanières ; mais j'étais moi-même convaincu, depuis longtemps, de la nécessité de cette réforme. Un des exemplaires de la facture demeure au bureau du port d'entrée comme cela se pratiquait auparavant ; mais l'autre exemplaire est transmis au bureau central, et ainsi aujourd'hui, nous sommes en mesure de vérifier au jour le jour les inscriptions, tandis qu'auparavant, il nous fallait demander au bureau du port d'entrée de nous transmettre chaque inscription, au besoin. Si nous constatons que le percepteur local n'a pas parfaitement saisi les exigences de la loi, il nous est aujourd'hui facile de lui en notifier le fait à bref délai ; et c'est ainsi que nous avons réussi à faire disparaître dans une large mesure beaucoup d'irritation tenant au fait que l'on demandait à un importateur de modifier une inscription, deux mois peut-être après qu'il l'eût dressée. Dans ce but, nous avons eu besoin d'auxiliaires supplémentaires et force nous a bien été de relever le chiffre de notre personnel. Le parlement comprendra que les intérêts du commerce et de l'industrie nationales, ainsi que les recettes perçues nous autorisent à demander ces nouveaux auxiliaires.

M. FOSTER : Il vous faudra combler les vides créés par le déplacement des fonctionnaires que vous avez transférés à Ottawa, comme M. Heintz, entre autres, qui a été transféré de Winnipeg à la capitale.

M. PATERSON : Non. Avant la création du bureau de la statistique il y a quatre ou cinq ans, M. Heintz était chargé de la compilation de la statistique à Winnipeg. Aujourd'hui cette compilation se fait ici même ; le travail de M. Heintz s'effectue ici, et nous l'avons transféré de Winnipeg pour vaquer à la même besogne. Maintenant que nous l'avons transféré du bureau de la statistique à celui de la vérification, il nous faut lui donner un successeur au premier bureau. A notre avis, le service de vérification est plus important, en ce que les intérêts du Trésor y sont en jeu et nous tenons à préposer à ce service des hommes d'expérience ; et quant aux novices, il est préférable de les placer dans le service de la statistique.

M. FOSTER : Voilà tout ce que je tenais à établir : que vous avez remplacé ceux qui ont été transférés ici. Supposons un achat de marchandises effectué, disons à Shelburne, en Nouvelle-Ecosse. Une des factures est transmise à cet endroit à l'employé de la douane qui rend sa décision et perçoit le droit. Puis on transmet à Ottawa un double de la facture et l'inscription. Tout cela donne à supposer que l'agent de la douane à Shelburne est au fait des prix courants de vente, disons en Australie ou à Birmingham, bref, là où s'achètent les marchandises. Voici la difficulté : comment cet employé peut-il savoir si les prix indiqués dans la facture sont simplement ceux convenus entre l'acheteur et le vendeur, ou bien les prix courants du marché où s'achètent ces marchandises. Est-ce que l'employé de la douane à Shelburne, à Guysboro ou ailleurs possède les renseignements voulus pour donner une décision en pareille matière ? Dans l'affirmative, comment se procure-t-il ces données ? Ici, au ministère des Douanes, on est sans doute mieux outillé et mieux renseigné ; les fonctionnaires possèdent l'expérience et les données voulues. Ces employés connaissent-ils d'intuition les prix courants des marchandises des différents

pays d'origine ? Il doit infailliblement y exister beaucoup de tâtonnement, de retards et de mécontentements. Le ministre éprouve-t-il beaucoup d'embarras à obtenir ces prix courants, et quel mécanisme emploie-t-il pour y arriver ?

M. PATERSON : Il se présente des embarras, cela va sans dire, même dans nos bureaux les plus importants où nos experts sont fort bien renseignés. Voici comment on procède. Un des nouveaux règlements que j'ai oublié de mentionner a été l'objet de certaines récriminations en Grande-Bretagne. Les marchands anglais, habitués qu'ils sont au libre échange, et ignorant les embarras des règlements de douane, ont semblé croire que ce nouveau règlement était inutile. Sous le nouveau régime, le prix subit-il quelque modification, non seulement nous exigeons de l'exportateur qu'il l'indique à la marge du certificat, mais nous avons, en outre, établi des colonnes doubles dans lesquelles il est tenu de désigner le prix de vente des marchandises dans le pays d'exportation et celui de vente à l'importateur canadien. A quoi bon, s'écriait le marchand anglais, remplir la deuxième colonne quand il y a uniformité de prix ?

Voici la raison d'être de cette réforme. Jusqu'ici les marchands anglais étaient tenus de faire une déclaration portant que les prix n'avaient pas subi de modifications. Il pouvait arriver quelquefois que cette formule fût remplie par manière d'acquit par une maison de commerce négligente, en apposant son timbre sur la déclaration ; or, il y a tout lieu de supposer que cette négligence est moins à appréhender quand le marchand est tenu d'inscrire le prix dans une double colonne et que l'exportateur est tenu de faire une déclaration attestant l'exactitude et l'authenticité des prix. S'il inscrit des prix inexacts, alors il est passible de toutes les peines décrétées par la loi des douanes, peines fort sévères. Ainsi, aujourd'hui tous les percepteurs reçoivent des factures portant doubles colonnes, où sont inscrits en regard de chaque article le prix de vente des marchandises au pays d'exportation ainsi que le prix de vente au consommateur canadien. Existe-t-il un écart entre les deux prix, le percepteur l'ajoute à la taxe, mais pas au delà de cinquante pour cent de la taxe dont l'article est frappé. A mon avis, il n'y a là rien d'injuste. Les marchands anglais qui ont exprimé leur mécontentement à cet égard, ont compris qu'il importe de généraliser et d'uniformiser nos règlements et qu'il n'y a pas lieu de faire d'exception à la règle en faveur d'un pays quelconque. Le ministère, si je ne me trompe, a réussi à établir un mode de vérification passablement satisfaisant, et quand ce système aura été bien compris et appliqué pendant quelque temps, on constatera que ce contrôle n'apporte ni entraves ni ennuis, soit à l'importateur soit à l'exportateur. Le percepteur compte, infailliblement, sur l'exactitude de la facture dressée au pays d'exportation.

Nous avons, je l'avoue, augmenté notre personnel; car nous avons jugé nécessaire d'établir, dans la république voisine, des agents spéciaux, qui ont pour mission de constater et de transmettre au ministère la liste des valeurs de tous les principaux articles de commerce. Nous avons installé des agents de ce genre à New-York, à Boston, à Seattle et à Cleveland. Ils tiennent leurs bureaux dans ces villes, et rayonnent de là par tout le pays, collectivement. Ce qu'on appelle la vente au rabais est plus en vogue aux Etats-Unis qu'en Angleterre. Les renseignements ainsi obtenus au sujet des principaux genres de marchandises nous sont transmis, au jour le jour, par ces agents, et nous les communiquons, sous forme de circulaire, aux percepteurs des différents bureaux locaux. Voilà, si je ne me trompe, les renseignements que demande l'honorable député. Il est possible qu'on nous trompe quelquefois; il n'est guère possible qu'il en soit autrement ; mais nous avons pris toutes les mesures dictées par la prudence. Si quelque importateur fait une inscription irrégulière ou frauduleuse, tout ne finit pas là. Il n'y a pas de limite fixée au délai dans lequel nous pouvons atteindre l'importateur et en réclamer le paiement du droit ; mais il y a un délai de trois ans pour l'application des peines, dont la plus grave est la confiscation des marchandises. A l'avenir, importateurs et exportateurs, et les maisons de commerce, du moins, qui ont le souci de leur bon nom et de leur réputation, veilleront à ce qu'il ne se glisse aucune irrégularité dans leurs inscriptions.

M. FOSTER : Tout cela me rend songeur, et je dois l'avouer, en écoutant le ministre nous donner ces éclaircissements si lucides, une pensée me hantait involontairement : combien de ses anciennes doctrines le ministre a-t-il dû mettre au rancart !

M. PATERSON: J'ai appris quelque chose.

M. FOSTER : Ce n'est pas en vain que, des années durant, il a été disciple, non pas de Gamaliel mais de sir Richard Cartwright qui, à quelques égards, l'emporte de beaucoup sur le premier. Ce n'est pas en vain qu'il l'a entendu prêcher les vertus du libre-échange et prôner les avantages et la nécessité d'acheter dans le marché le plus économique et de vendre dans le marché le plus élevé. Après tout ce que vous avez fait, au moyen du régime de faveur commerciale et autrement, pour stimuler la bonne volonté et resserrer les relations de l'empire et des colonies, voilà qu'aujourd'hui vous mettez l'Anglais dans l'impuissance absolue de vendre ses marchandises au pauvre Canadien à un prix inférieur à celui exigé de l'Allemand. Que l'Anglais veuille favoriser le Canadien et le faire bénéficier d'une transaction avantageuse, vous l'en empêchez. Quelle étonnante conversion, quelle évolution a dû

s'opérer dans l'esprit du ministre, pour qu'il ait cru devoir adopter pareil système !

M. PATERSON : Il n'y a eu ni conversion ni évolution ; car sous notre régime fiscal, en supposant que le marchand anglais vende ses marchandises au Canadien à un prix inférieur ou au rabais, nous nous contentons d'exiger une taxe supplémentaire et c'est le trésor public qui bénéficie en partie de la réduction de prix. Si l'honorable député avait ses franches coudées, il doublerait la taxe contre les marchandises de provenance anglaise et rendrait leur importation au pays impossible. Nous ne percevons de taxe supplémentaire que lorsque le marchand anglais est en mesure de vendre au rabais. Le droit de 30 pour 100 pourrait devenir un droit de 35 pour 100 ; mais l'honorable député le porterait à 50 pour 100. Pour nous, quand les prix sont si réduits, au lieu de laisser le consommateur bénéficier de la pleine réduction, nous tenons à ce que le trésor public en encaisse une partie, ce qui nous permet de dégrever l'impôt dans quelque autre sens.

M. FOSTER: Avant longtemps, vous serez un assez bon protectionniste.

Ministère des Douanes—Commis de deuxième classe cadette, un à $1,100, un à $1,050, trois à $1,000, un à $450, cinq à $900, six à $850, deux à $800, $17,300.

M. BARKER : J'appelle de nouveau l'attention du ministre sur le texte de la loi relatif à cet article. Le ministre le sait, la question n'a nullement le mérite de la nouveauté. Au cours des sessions de la dernière législature, nous avons débattu la chose, et je n'ai réussi à convaincre ni le ministre, ni ses collègues du devoir qui leur incombe de se conformer au texte du statut relativement à ces relèvements de traitement. On a dû, je suppose, viser un objectif quelconque en adoptant la loi du service public. La pensée évidente du législateur, en élaborant cette loi, a été de faire peser la responsabilité se rattachant à ces accroissements, non pas sur le ministre même, mais sur les chefs inamovibles des ministères, qui sont censés juger de la mesure dans laquelle ces relèvements sont nécessaires.

Le chef permanent du ministère est tenu de faire un rapport, ce rapport doit être approuvé par le ministre en personne, puis le Parlement vote les fonds ; et une fois cela fait, un décret du conseil est adopté créant le nouvel emploi. Si vous étudiez l'article 15 de l'acte, vous ne pourrez avoir de doute quant à l'intention du Parlement. L'article 15 a trait aux emplois de premier commis, et tous les autres sont rédigés dans les mêmes termes, bien que divisés d'autre manière. Cet article prescrit qu'aucun nouvel emploi de premier commis, dans quelque département que ce soit, ne pourra être établi, si ce n'est par décret du Conseil, lequel ne pourra être émis que lorsque certaines formalités auront été remplies. Ces formalités sont au nombre de trois. Tout d'abord, le sous-ministre devra faire rapport que la nomination d'un tel employé est nécessaire en vue de la bonne expédition des affaires publiques dans le département en question, et ce rapport devra exposer les raisons qui légitiment cette conclusion. Cela ne veut assurément pas dire que le sous-ministre, ou chef permanent du ministère, pourra se contenter de prendre connaissance du crédit en s'abstenant de protester. Il est tenu de faire un rapport formel au ministre exposant les raisons qui légitiment cette augmentation. Puis, le ministre doit approuver le rapport, sinon tout en restera là. Une fois l'approbation du ministre apposée au document, le Parlement devra être appelé à voter les fonds. Mais que fait le ministre ? Il renverse toute cette procédure. Il se présente tout d'abord au Parlement, et demande qu'on lui accorde un crédit. Mais ne nous trouverions-nous pas en ridicule posture si une fois les fonds votés par le Parlement, le sous-ministre refusait de déclarer la nomination de ces commis supplémentaires nécessaire au bon fonctionnement du département ? La marche prescrite par la loi se trouve renversée ; on nous dit que le sous-ministre, n'ayant pas pris connaissance du crédit et ne s'y étant pas opposé, on s'est conformé, dans une mesure suffisante, aux prescriptions de la loi. Allons donc ! J'invite le ministre de la Justice à nous faire connaître son sentiment là-dessus. Voici une augmentation de $12,000 dans ces deux crédits du département des Douanes, et nous sommes en droit de demander au ministre de la Justice si le ministre des Douanes s'est conformé à la loi.

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Cette question s'est présentée plusieurs fois dans le cours de la session dernière, ayant été soulevée par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker). Dans le temps, il me parut que la loi était parfaitement claire. Si je ne m'abuse, le ministre commence par demander au Parlement un crédit qui le mette en mesure de créer un emploi, d'une catégorie quelconque. Si le Parlement se rend au désir du ministre et fournit les fonds, c'est à la condition que le sous-ministre,—le chef permanent, comme l'appelle mon honorable ami,—fera son rapoprt, et ce rapport, une fois confirmé par le Conseil, justifiera le ministre de faire l'emploi des fonds votés par le Parlement. C'est là, à ce qu'il me semble, l'interprétation qu'il faut donner à l'article. Mais à l'époque où la question fut soulevée, en raison de l'objection formulée par mon honorable ami, je crus qu'il serait à propos de consulter le sous-ministre de la Justice, qui avait été depuis nombre d'années chargé de la direction du département,—depuis 1890 ou 1891, je pense. Il m'assura que c'avait été la pratique suivie de tout temps.

M. BARKER : Ce n'est pas à dire qu'elle soit bonne.

M. FITZPATRICK : Et le sous-ministre, excellent homme de loi qu'il est, me dit que l'article est très clair à cet égard, dans son opinion.

M. FOSTER : Pourquoi ces sept nouveaux commis ?

M. PATERSON : Ce sont sept commis qui ont été transférés du service extérieur des Douanes au service intérieur, aux appointements suivants : un à $1,050 ; deux à $1,000 ; deux à $900 et deux à $850.

M. FOSTER : Et vous avez réduit de quatre le nombre des commis de troisième classe ? Que sont-ils devenus ?

M. PATERSON : L'une, Mme Jolivet, a été transférée à Québec ; deux ont été promus au rang de commis de seconde classe cadette, et il n'a pas été nommé de titulaire à un des emplois dont les appointements avaient été votés l'an dernier.

M. FOSTER : Qui a été promu ?

M. PATERSON : Voici les augmentations d'après le tableau succinct que m'en a préparé le comptable :—Augmentations statutaires, $425 ; commis supplémentaires par mutation, $6,550, total $6,975. En outre, nous parons à l'avancement de Miss Sixsmith et de Miss Mason, de la troisième classe à la seconde classe cadette, aux appointements minima de $800 chacune, en remplacement du crédit contenu dans les estimations précédentes pour les appointements de R. Telford, $950, promu, et de R. H. Moir, $825, transféré au service extérieur.

Quatre commis de troisième classe, un à $675, un à $635, un à $575, et un à $550, $2,435.

M. FOSTER : Ce crédit comporte-t-il des augmentations ?

M. PATERSON : Quatre augmentations statutaires : Miss Low, miss Burt, miss Cram et M. F. Lessard.

Allocation des secrétaires particuliers et aides, $600.

M. FOSTER : Il y en a plusieurs? Quel est donc cette manière de faire?

M. PATERSON : Miss Dawes et miss Cram sont les aides du secrétaire particulier.

M. FOSTER : Le ministre n'a-t-il pas de secrétaire particulier? Et dans l'affirmative, où prend-on ses appointements ?

M. PATERSON : Il est aide-commissaire, et fait tout travail de secrétaire particulier que j'exige de lui ; mais il n'a aucune part à l'allocation.

M. FOSTER : L'honorable ministre divise entre plusieurs l'allocation de $600?

M. PATERSON : Elle n'est pas toute utilisée. Miss Dawes en reçoit $150 et miss Cram $100. Le reste n'est pas utilisé.

M. FOSTER : Dans ce cas l'honorable ministre ferait mieux de biffer le reste. Ces $350 qui sont à l'abandon peuvent devenir un objet de convoitise.

M. PATERSON : Il devra s'écouler dix-huit mois avant que ces crédits soient épuisés, et j'aurai peut-être besoin de cette somme d'ici là.

Département du Revenu de l'intérieur—Sept commis de première classe, un aide-comptable à $1,900, un aide-secrétaire à $1,900, un à $1,850, un à $1,750, un à $1,700, et deux à $1,600, $13,500.

L'honorable L.-P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Ce crédit comporte une augmentation de $250, destinée à payer les augmentations statutaires de cinq commis de première classe.

M. FOSTER : Quelle ligne de conduite se propose-t-on de suivre quant aux augmentations statutaires?

M. BRODEUR : Nous nous proposons de les accorder à tous ceux qui n'ont pas atteint le maximum de leur classe.

M. FOSTER : Vous avez une position de commis de seconde classe aînée de moins ; comment se fait-il ?

M. BRODEUR : J'ai augmenté le nombre des commis de seconde classe cadette. Personne n'a rempli l'année dernière l'emploi dont vous parlez.

M. FOSTER : Il avait été voté un crédit dont vous ne vous êtes pas servi?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Les appointements minima d'un commis de seconde classe cadette sont-ils de $800?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Ce crédit comporte des augmentations statutaires, quatre à $900 et trois à $800?

M. BRODEUR : Deux ont atteint le maximum de leur classe : M. Châteauvert et M. Gervais.

M. FOSTER : La différence est de $350 ; vous augmentez le crédit de ce chiffre. Quatre commis seulement doivent recevoir l'augmentation statutaire, ce qui ne présuppose qu'une dépense de $200.

M. BRODEUR : M. Gervais a été nouvellement nommé à la troisième classe. Il faisait partie du service temporaire, et au lieu de lui payer le minimum des appointements de cette classe, nous lui accordons $700 en vertu de la loi passée il y a deux ans permettant la nomination de commis du service temporaire à la troisième classe permanente au chiffre d'appointements qu'ils recevaient en qualité de commis temporaires.

M. FOSTER : Jusqu'au maximum ?

M. BOND : Jusqu'au maximum, $700.

M. FOSTER : En ce qui regarde les impressions et la papeterie quelle règle suivez-vous quant aux prix ?

M. BRODEUR : Le bureau de la papeterie établit lui-même les prix.

M. FOSTER : Cherche-t-il à s'assurer un bénéfice pour lui-même, ou vend-il les artiles au prix coûtant ?

M. BRODEUR : Je ne me suis jamais enquis si le service de l'imprimerie et de la papeterie s'assurait un bénéfice ; c'est possible.

Bureau de l'auditeur général—Appointements, $51,787.50; imprévu, $10,200.

M. PATERSON : L'honorable député a posé une question au sujet de ce département ; l'auditeur général vient d'entrer.

M. FOSTER : Qui se propose-t-on de nommer à cette nouvelle position de premier commis ?

M. PATERSON : L'auditeur général m'informe qu'il ne peut rien en dire avant qu'on lui ait voté l'argent.

M. BARKER : Il n'y a rien là d'incompatible avec le statut. M. McDougall a probablement fait un rapport formel dans ce sens. C'est ce que l'on aurait dû faire dans l'autre cas.

M. PATERSON : Trois commis de la classe cadette sont nommés à la seconde classe.

M. FOSTER : Quelle raison a-t-on de les nommer à la seconde classe ? Deviennent-ils plus alertes ? Ont-ils atteint le maximum de leur classe ?

M. PATERSON : Il ont subi l'examen, et l'auditeur a pensé qu'ils méritaient de l'avancement.

M. FOSTER : Autre point sur lequel nous voulions être renseignés : Quel besoin y a-t-il de onze commis de première classe, tous nouveaux ? Et puis, pourquoi cette inégalité entre la somme déduite du crédit pour aide aux écritures et autre, et ce montant demandé pour des commis de première classe, s'ils ont été simplement promus ?

M. PATERSON : L'auditeur général demande bien que ces onze commis soient placés sur la liste des permanents ; mais ils sont déjà à l'emploi du département, et leurs appointements ont été payés sur le crédit pour aide aux écritures et imprévu. Il les rend aujourd'hui permanents. On voudrait maintenant savoir pourquoi le crédit demandé pour aide aux écritures et autre n'est pas réduit de toute la somme nécessitée par suite de l'inscription de ces onze commis sur la liste des permanents. L'auditeur général reconnaît bien qu'il ne lui a pas été possible de réduire sa demande de crédit pour aide aux écritures, car il prévoit qu'il va lui falloir plus d'aide de cette nature. Il voudrait même bien faire comprendre au comité que le crédit actuel ne sera peut-être pas suffisant, et qu'il lui faudra demander au Parlement un crédit supplémentaire pour solder les services d'autres employés. Au reste, il sera mieux en état de dire quelle somme il lui faudra pour cette fin, lorsque le budget supplémentaire sera présenté ; car, dans l'intervalle des six semaines qui s'écouleront probablement d'ici là, il aura pu se rendre compte plus exactement des devoirs que va lui imposer le nouveau bill.

M. FOSTER : Depuis quand ces fonctionnaires sont-ils à l'emploi du département?

M. PATERSON : Depuis deux à quatre ans.

M. FOSTER : En fait-on des commis de première classe avec les mêmes appointements qu'ils recevaient précédemment?

M. PATERSON : Oui, moins l'augmentation statutaire.

M. BERGERON: Le Gouvernement s'est-il rendu aux demandes que l'auditeur général faisait depuis quelque temps?

M. PATERSON : Non.

M. FITZPATRICK : Il y a eu des concessions mutuelles.

M. PATERSON : Le Gouvernement est certainement disposé à lui donner toute l'aide dont il a besoin.

M. FITZPATRICK : Toute l'aide qu'il demande.

M. FOSTER : Je ne m'oppose nullement à ce que le bureau de l'auditeur général soit mis sur un excellent pied. Ce fonctionaire a des fonctions importantes à remplir et je concède que nos honorables amis de la droite sont assez brouillons pour rendre ses devoirs plus onéreux que par le passé. Nous sommes prêts à lui accorder tout ce qui pourra l'aider à contrôler les dépenses du Gouvernement.

Ministère de l'Agriculture—Sous-ministre, $3,800.

M. FOSTER : Il y a ici une augmentation.

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : C'est celle qui est établie par la loi.

M. FOSTER : Qui est sous-ministre?

M. FISHER : M. O'Halloran.

M. BERGERON : Cette somme représente-t-elle le maximum des appointements?

M. FISHER : Non.

Six premiers commis, deux à $2,500, un à $2,412.50, un à $2,300, un à $1,962.52, $13,625.

M. FISHER : Il y a ici une faute d'impression. L'imprimeur a omis un commis à $1,950. Mon honorable ami (M. Foster) peut voir que l'item ne mentionne que cinq com-

mis, tandis qu'il y en a six. C'est l'imprimeur qui en a omis un à $1,950, mais le total de $13,625 est exact.

Huit commis de première classe : quatre à $1,900, un à $1,750, un à $1,650, un à $1,600, un à $1,525, $14,125.

M. BERGERON : Je constate qu'il y a ici un employé de plus.

M. FISHER : On en avait besoin dans le bureau qui s'occupe des questions concernant la propriété littéraire. Le premier commis était le seul en état de voir à ces questions. Comme il a été obligé de s'absenter pour cause de mauvaise santé, j'ai cru devoir nommer un spécialiste.

M. BERGERON : Est-ce un nouvel emploi?

M. FISHER : Oui.

M. FOSTER : Qui a été nommé?

M. FISHER : M. Ritchie.

M. FOSTER : D'où vient-il?

M. FISHER : De Toronto.

M. BERGERON : Il n'était pas fonctionnaire de l'Etat auparavant ?

M. FISHER : Non, mais il avait déjà été employé à un autre travail dans les bureaux du ministère, et il a été recommandé à ce poste par le sous-ministre.

M. FOSTER : Quelle sont ses fonctions.

M. FISHER : Il s'occupe des questions concernant les droits d'auteur, sous la direction du premier commis.

M. FOSTER : Est-il avocat?

M. FISHER : C'est sa profession.

Quinze commis de deuxième classe ; un à $1,500, deux à $1,450, deux à $1,400, quatre à $1,350, trois à $1,300, un à $1,287.50, deux à $1,275, $20,337.50.

M. FISHER : Les seuls changements consistent dans les augmentations statutaires.

M. FOSTER : L'honorable ministre accorde-t-il cette augmentation à tous ceux qui la méritent?

M. FISHER : A tous ceux contre lesquels il n'y a pas de plaintes.

Vingt-cinq commis de deuxième classe ; onze à $1,100, un à $1,050, deux à $950, sept à $900, deux à $887.50, deux à $850, $24,825.

M. FOSTER : Encore les augmentations statutaires ?

M. FISHER : Seulement.

Trois commis de troisième classe : un à $667.50, un à $600, un à $550, $1,817.50.

M. BERGERON : C'est la même explication que précédemment ?

M. FISHER : Oui.

Ministère de l'Agriculture—Dépenses casuelles —Aides aux écritures et autres, $11,000.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé de ce chef, durant le dernier exercice ?

M. FISHER : $10,992.50.

Impression et papeterie, $4,500.

M. FOSTER : Cette somme a aussi été dépensée, en grande partie ?

M. FISHER : Je le crois ; je n'ai pas sous la main le chiffre exact.

Divers, $3,250.

M. FOSTER : A-t-on consacré une partie de ce crédit à la recherche des membres perdus de la "Free Christian Baptist Church", du Nouveau-Brunswick ?

M. FISHER : Non.

M. FOSTER : On aurait dû le faire.

M. FISHER : Il y a un autre crédit affecté à cette fin.

M. FOSTER : On n'a jamais commis une plus criante injustice que celle-là, et nous en entendrons encore parler avant la fin de la session.

M. FISHER : Avec plaisir.

M. FOSTER : On a cherché à supprimer toute une confession.

M. FISHER : Je vous demande pardon ; on lui a rendu pleine justice.

Ministère des Chemins de fer et Canaux—Secrétaire du ministère et premier commis, dans le bureau du sous-ministre et ingénieur en chef, $2,500.

M. FOSTER : Qui est secrétaire, actuellement ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : M. Jones.

Commis de première classe—Appointements, $17,250.

M. EMMERSON : Il y a ici une erreur typographique. Au lieu de "3 à $1,000," il faut lire "à $1,900. Il y a une diminution de $50, par suite de la mise à la retraite de M. Filteau. Il recevait $1,900, mais son remplaçant ne recevra que $1,500, ce qui fera une économie de $400. La différence s'explique par les augmentations statutaires.

M. FOSTER : Quel âge avait M. Filteau?

M. EMMERSON : Je ne puis le dire au juste, mais il a été longtemps à l'emploi du département. Il est devenu invalide par suite d'une maladie des yeux et de la gorge.

Commis de deuxième classe, appointements, $8,000.

M. EMMERSON : Toute l'augmentation consiste dans les augmentations statutaires. Il y aura une économie de $100, parce qu'un des commis qui recevait $1,300 s'est noyé accidentellement l'été dernier. Son successeur recevra $1,200.

Commis de deuxième classe cadette—Appointements, $8,075.

M. EMMERSON : Quatre d'entre eux ont reçu l'augmentation statutaire de $50, et trois l'ont reçu pour six mois, soit $25 chacun. On recommande la nomination d'un autre commis à $800.

M. FOSTER : Pourquoi en a-t-on besoin ?

M. EMMERSON : Le sous-ministre fait rapport que par suite de l'augmentation du travail il aura besoin d'un autre commis de deuxième classe cadette.

M. FOSTER : Je suppose que ce nouveau fonctionnaire sera chargé de surveiller l'augmentation du déficit. Il lui faudra avoir l'œil ouvert.

M. EMMERSON : Tout sera expliqué dans le rapport du sous-ministre. Quant au déficit nous en parlerons plus tard.

Dépenses éventuelles, $5,000.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé de ce chef l'an dernier?

M. EMMERSON : Jusqu'au 1er janvier, on avait dépensé $3,000.

Travaux publics—Ingénieur en chef, $3,400.

M. BERGERON : M. Lafleur a-t-il été nommé ingénieur en chef du ministère?

L'honorable M. HYMAN (faisant les fonctions de ministre des Travaux publics) : Oui. Il remplissait ces fonctions depuis six ou sept ans, je crois, et sur le rapport du sous-ministre, il a été nommé ingénieur en chef par décret rendu en conseil des ministres. Il n'est que juste d'expliquer que les appointements de M. Lafleur ont été fixés à $3,500 ; comme les allocations budgétaires, telles qu'imprimées, ne mentionnent que $3,400 je devrai demander encore $100 dans le budget supplémentaire.

Commis de deuxième classe, appointements, $17,800.

M. HYMAN : Il y a une augmentation, parce que, conformément au rapport du sous-ministre, M. H. J. Guppy a été promu de la deuxième classe cadette, à la deuxième classe. M. Guppy est fonctionnaire de l'Etat depuis vingt-deux ans. Un crédit à cet effet a été voté l'an dernier.

M. BERGERON : Reçoit-il le traitement minimum de sa classe ?

M. HYMAN : Oui.

M. BERGERON : Recevait-il le maximum de la classe qu'il vient de quitter?

M. HYMAN : Oui ; après vingt-deux ans de services.

Trois commis de deuxième classe cadette, $2,-C00.

M. BERGERON : Est-ce dans cette classe qu'on a pris M. Guppy?

M. BERGERON : Oui, et c'est ce qui explique pourquoi il y en a un de moins.

Ministère des Travaux publics, dépenses -ventuelles, $15,000.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé de ce chef, l'an dernier?

M. HYMAN : $14,430.

Ministère des Postes, $362,189.

M. FOSTER : Quelle règle l'honorable ministre a-t-il adoptée relativement aux augmentations statutaires?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je donnerai suite à toutes les propositions du sous-ministre, lorsque la loi le permettra. Toutes ces augmentations sont autorisées par le statut.

Cinq messagers, $3,524.25.

M. BERGERON : Quel est le salaire le plus élevé d'un messager.

Sir WILLIAM MULOCK : $700.

M. BERGERON : Je constate qu'il y en a un qui reçoit $724.25.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'y comprends rien. Si mon honorable ami laisse voter le crédit, je lui fournirai des explications une autre fois.

Allocation de subsistance, $1,850.

M. BERGERON : Pourquoi ce crédit?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a quelques années nous avons établi en dehors d'Ottawa, à Winnipeg et dans l'Ouest, des bureaux auxiliaires pour les lettres de rebut. Nous avons suivi la pratique établie par nos prédécesseurs en accordant aux commis de ces bureaux des allocations de subsistance à cause de la cherté de la vie.

M. BERGERON : C'est le total des sommes nécessaires aux différents endroits, je suppose ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est le montant de toutes les allocations à payer d'après un barême adopté par un décret du Conseil.

Ministère des Postes—Dépenses éventuelles, $41,710.

M. BERGERON : Je trouve ici une note concernant les chaussures des facteurs. Dois-je comprendre que l'Etat chausse tous les facteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Nous ne fabriquons pas ces chaussures ici même. Elles sont fabriquées dans différentes grandes villes, et avant leur distribution, un fonctionnaire en fait l'inspection.

M. FOSTER : Leur fourniture est-elle adjugée à l'entreprise ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministère demande des soumissions dans différentes

villes. Il adresse des lettres circulaires à plusieurs fabricants de chaque endroit, les invitant à soumissionner.

M. FOSTER : Toujours à des fabricants de la bonne école politique, n'est-ce pas ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne voudrais pas m'occuper d'un détail de si infime importance.

M. FOSTER : On suppose, j'imagine, qu'un conservateur ne peut pas fabriquer de bonnes chaussures ?

M. BERGERON : Quel est le fournisseur à Montréal ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne puis fournir ce renseignement maintenant. Je répondrai à cette question lorsque les crédits du service extérieur de mon ministère seront à l'étude.

M. FOSTER : Un seul individu fait-il l'inspection de toutes les chaussures ?

Sir WILLIAM MULOCK : De toutes, sans en excepter une seule paire.

Pour arrêter les comptes des déposants à la fin de l'exercice finissant le 30 juin 1905, $3,710.

M. BERGERON : Y a-t-il un commis spécialement chargé de ce travail ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce travail est confié à des commis du ministère après les heures régulières et un supplément est accordé pour l'ouvrage accompli après la journée faite.

M. FOSTER : Vous choisissez les commis?

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef de bureau les choisit.

Ministère du Commerce, $28,950.

M. FOSTER : Quel est la tête dirigeante de ce ministère ?

M. PATERSON : Sir Richard Cartwright.

M. FOSTER : Il remplit ses fonctions tout en faisant partie du Sénat ?

M. PATERSON : Oui.

Premier commis et comptable, $1,900.

M. FOSTER : C'est un nouvel employé ?

M. PATERSON : Non. M. Code a été des années durant assistant-comptable au ministère des Douanes où un autre fonctionnaire l'a remplacé. Le paiement des primes au fer et au pétrole a donné un grand surcroît d'ouvrage au personnel du ministère du Commerce.

Commis de deuxième classe, $1,200.

M. FOSTER : Qu'est devenu l'autre commis de deuxième classe ?

M. PATERSON : Il est devenu commis de première classe.

Sir WILLIAM MULOCK.

Dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $2,000.

M. FOSTER : Ce crédit est augmenté de $500.

M. PATERSON : Parce que les commis préparent des relevés hebdomadaires contenant les rapports des agents de commerce, relevés qui sont distribués dans tout le Canada. Auparavant, ces rapports étaient publiés mensuellement.

Le Comité rend compte de quelques résolutions.

La motion est adoptée sans discussion.

Copie de la liste originale des électeurs de Marquette fournie au greffier de la Couronne en chancellerie ; copie de la liste qui a été envoyée à l'officier-rapporteur ; aussi, copie des listes fournies par l'officier-rapporteur aux divers sous-officiers-rapporteurs—M. Roche (Marquette).

AJOURNEMENT—RAPPORT DE L'AUDITEUR GENERAL.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Avant que cette motion soit mise aux voix, je désire faire observer que nous n'avons pas encore reçu les comptes publics ni le rapport de l'auditeur général. Le premier ministre pourra probablement nous dire quand le rapport de l'auditeur sera déposé. Nous avons étudié les crédits destinés aux administrations publiques, mais nous ne pourrons guère aller plus loin sans avoir les comptes publics——

M. PATERSON : Les comptes publics ont été distribués.

M. FOSTER : Je ne le crois pas. Un exemplaire a été déposé sur le bureau, mais les députés n'en ont pas reçu. Quant au rapport de l'auditeur général, le premier ministre comprendra que nous ne pouvons guère étudier d'autres articles du budget sans avoir reçu ce rapport.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis pas promettre que le rapport de l'auditeur général sera publié prochainement. J'en ai entendu parler pour la dernière fois il y a deux ou trois jours. L'auditeur avait reçu les épreuves d'environ 160 pages, mais il y a encore environ 300 pages de manuscrit à recevoir.

M. BERGERON : Nous appointons onze nouveaux commis; cela devrait faciliter la besogne.

Sir WILFRID LAURIER : Nous ne les appointons pas encore; ils seront appointés au commencement du mois de juillet prochain. Cela pourra accélérer l'expédition des affaires; mais, dans l'intervalle, il se trouve qu'une grande partie du manuscrit n'a pas encore été remise à l'imprimeur.

M. FOSTER : La faute est imputable aux ministères. S'ils n'ont pas préparé l'ouvrage, l'auditeur n'y peut rien. Celui-ci ne prépare pas le manuscrit——

Sir WILFRID LAURIER : Assurément, il prépare le manuscrit de son propre rapport. La faute n'est pas imputable aux ministères, que je sache. J'aurai un entretien avec l'auditeur général et je pourrai peut-être donner plus de renseignements à la Chambre demain. Cependant, je ne puis pas laisser espérer que le rapport sera déposé prochainement.

La motion est adoptée et la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, le 20 janvier 1905.

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

VACANCE—COMTE DE WRIGHT.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la députation que j'ai reçu la lettre suivante :

A l'honorable Orateur de la Chambre des communes.

Monsieur,—J'ai l'honneur de donner par la présente ma démission de représentant, à la Chambre des communes, du district électoral de Wright, dans la province de Québec, vu que j'ai opté pour le district électoral de Québec-est.

Donné sous mon seing et sceau, à Ottawa, ce 20me jour de janvier 1905.

(Signé) WILFRID LAURIER.

Témoins :
(Signé) Sydney Fisher,
C. Fitzpatrick.

VACANCE—COMTE DE CARLETON.

M. l'ORATEUR : J'ai aussi reçu une autre lettre qui se lit comme suit :

A l'honorable Orateur de la Chambre des communes.

Monsieur,—Je, Edward Kidd, du village de North-Gower, dans le comté de Carleton, fermier et manufacturier, qui ai été élu membre de la dite Chambre des communes pour le district électoral de Carleton, déclare par la présente mon intention d'abandonner ma position de membre de la Chambre des communes, et c'est ce que je fais, par la présente.

En foi de quoi, j'ai apposé à la présente, devant deux témoins, mon seing et sceau ce 19me jour de janvier 1905.

(Signé) EDWARD KIDD.

Témoins :
(Signé) Sam'l. Barker, M.P.,
John W. Daniel, M.P.

Je désire informer la Chambre que j'ai adressé mon mandat pour une nouvelle élection dans chacun de ces districts électoraux.

M. HAGGART : Dans ces deux divisions?

M. l'ORATEUR : Oui.

SOLDE DE LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité général pour discuter un projet de résolutions concernant la solde du commissaire et des autres membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest.—(Sir Wilfrid Laurier).

Premier article.

Résolu qu'il est expédient de prescrire que la solde du commissaire et des autres membres de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest n'excédera pas les chiffres suivants:

Commissaire de police, par année..	$3,000 00
Sous-commissaires, par année..	2,000 00
Surintendants, par année..	1,800 00
Inspecteurs, par année..	1,400 00
Chirurgiens et aides-chirurgiens, par année..	1,800 00
Vétérinaires, par année..	1,400 00
Quatre sergents d'état-major, par jour.	2 00
Autres sergents d'état-major, par jour.	1 75
Autres sous-officiers, par jour..	1 25
Constables, par jour..	1 00
Constables spéciaux et éclaireurs, par jour..	1 50
Clairons au-dessous de 18 ans, par jour..	50
Salaires des ouvriers, par jour..	75

M. HAGGART : Quels sont les changements opérés ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai présenté cette résolution à la suite de remarques faites au Gouvernement, ici même, de temps à autre, par des députés appartenant aux deux partis politiques, nous conseillant d'augmenter la solde de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Nous avons étudié cette question, et je crois que nous rencontrons le vœu du public et les exigences de la situation, en accordant les soldes dont cette résolution fait mention. Les augmentations se répartissent comme suit :—

Officiers.	Solde actuelle.	Solde projeée.
	$	$
Commissaire..	2,600	3,000
Sous-commissaires	1,600	2,000
Surintendants	1,400	1,800
Inspecteurs	1,000	1,400
Chirurgiens et aides-chirurgiens	1,400	1,800
Vétérinaires.....	1,000	1,400

Nous avons quatre sergents d'état-major auxquels nous payons $2 par jour. D'autres sergents d'état-major reçoivent $1.50 par jour; nous voulons porter cette solde à $1.75 par jour, soit une augmentation de 25 cents par jour. Les sous-officiers touchent $1 par jour, solde que nous portons à $1.25. Les constables reçoivent 75 cents par jour; nous voulons leur accorder $1. Quant aux constables volontaires et aux guides, nous n'avons aucun droit de les payer particulièrement,

mais nous leur avons accordé, dans le passé, de 75 cents à $1 par jour. Nous voulons leur donner $1.50 par jour. Les clairons âgés de moins de 18 ans, reçoivent 40 cents par jour, solde que nous portons à 50 cents. Les ouvriers reçoivent 50 cents par jour; nous voulons leur accorder un salaire de 75 cents par jour. On calcule que tout cela augmentera de $50,000 le montant de la solde en question.

M. HAGGART : Quel est l'effectif de cette gendarmerie ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis dire quel est cet effectif à l'heure actuelle. Il y a 300 gendarmes au Yukon, mais je ne connais pas le nombre exact de ceux qui composent la gendarmerie du Nord-Ouest. Je crois que ce nombre est de 600, mais je puis me tromper sur ce point. En chiffres ronds, cette force nous coûte $1,000,000 ; en vertu de cette résolution, cette dépense sera augmentée de $50,000.

M. HAGGART : Cette résolution vous autorise d'augmenter la solde quand vous le jugerez utile. Le Gouvernement se propose-t-il d'élever cette augmentation au montant indiqué ?

Sir WILFRID LAURIER : Jusqu'à ce chiffre maximum. Nous n'avons pas l'intention de faire cette augmentation in toto, immédiatement, mais de l'opérer graduellement. Nous nous assurons le pouvoir d'augmenter cette solde jusqu'à ce chiffre maximum, et c'est tout.

Second article.

Résolu que le Gouverneur général pourra, par décret rendu en conseil des ministres, autoriser l'octroi d'une solde et d'allocation supplémentaires aux membres de la gendarmerie servant dans le Territoire du Yukon ou dans les parties non organisées des Territoires du Nord-Ouest.

M. HAGGART : Quel est le montant de cette solde supplémentaire quant à la gendarmerie du Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois qu'il est de 25 à 50 cents par jour, mais je ne me souviens pas de ce détail maintenant. On paie cette solde aux constables et les officiers reçoivent une certaine augmentation proportionnelle de solde ; je pourrai fournir les détails nécessaires lorsque cette résolution viendra en nouvelle délibération.

M. HAGGART : Ne vaudrait-il pas mieux indiquer ce montant dans la résolution ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, car aujourd'hui nous continuons simplement la pratique suivie depuis trois ou quatre ans en ce qui se rapporte à la gendarmerie servant au Yukon. Lorsque nous avons envoyé celle-ci dans ce territoire, il eût été juste d'accorder à l'état-major dont nous avions besoin la solde accordée aux autres corps semblables dans les différentes parties du pays ; nous avons donc augmenté la solde d'une façon générale. Nous nous proposons de suivre cette règle.

M. HAGGART : J'ignore en vertu de quel pouvoir vous avez augmenté la solde des gendarmes du Yukon.

Sir WILFRID LAURIER : C'est pour atteindre ce but que nous avons demandé un crédit spécial tous les ans.

Rapport est fait du projet de résolutions.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Département du Travail—Gouvernement civil —Appointements et dépenses casuelles, $20,100.

M. HAGGART : Quelle est la raison de cette augmentation ?

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je vais expliquer toutes ces augmentations. Le montant total de ces dernières, en ce qui concerne les appointements, est de $2,450. Le crédit voté, l'an dernier, était de $16,400 ; au cours de cette session, nous avons l'intention de demander $18,850 pour les appointements, soit une augmentation de $2,450. Voici comment se répartit cette dernière : le sous-ministre recevra une augmentation de traitement de $100, telle que prévue par le statut ; en vertu de la loi, les sous-ministres touchent une augmentation de traitement de $100 chaque année. Cinq commis de seconde classe reçoivent chacun une augmentation de $50, soit en tout $250. Une disposition prévoit l'avancement de deux commis de troisième classe au rang de commis de seconde classe cadette, ce qui implique, dans chaque cas, une augmentation de $100, soit un total de $200. On veut aussi nommer un nouveau commis-chef aux fonctions de secrétaire du département aux appointements de $1,900.

Tout cela représente un montant de $2,-450. Toutes ces augmentations sont conformes à la coutume établie, à l'exception de celle d'un nouveau fonctionnaire. Il arrive fréquemment que le sous-ministre se trouve absent du ministère, appelé au dehors pour s'occuper de différentes questions; l'ouvrage du département est tel qu'il est nécessaire d'avoir une personne responsable à la tête de ce bureau durant l'absence du sous-ministre. Au cours des cinq dernières années, on a mandé à différents endroits le sous-ministre pour qu'il réglât des questions importantes et, pendant son absence, le département se trouve plus ou moins privé de chef.

Personne n'a encore été nommé, mais si le Parlement vote le traitement d'un commis surnuméraire, nous nous efforcerons de nommer une personne capable d'aider au sous-ministre dont les travaux augmentent

considérablement, et même de le remplacer lorsqu'il sera absent.

M. HAGGART : Ce nouveau premier commis sera-t-il un des employés actuels.

Sir WILLIAM MULOCK : Non; ce sera un homme nouveau.

M. HAGGART : Je suppose que vous êtes autorisé par un décret du Conseil basé sur un rapport du sous-ministre, à faire ce changement dans la classification des employés.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, nous nous conformons strictement à la loi. Nous avons le rapport du sous-ministre, l'approbation du ministre et le décret du Conseil.

M. HAGGART : Il serait bon de soumettre ces rapports à la Chambre avant de faire voter le crédit; nous pourrions y voir les raisons du changement proposé.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous nous conformons en tous points à la loi; mais la pratique n'a jamais été, autant que je puis me rappeler, de soumettre ces rapports à la Chambre; cependant je ne vois aucune objection à le faire.

M. WHITE : Je vois une note disant que ces $18,500 ou toute partie de cette somme peuvent être payées nonobstant toute disposition contraire de la loi du service civil. Qu'est-ce que cela signifie ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a là une erreur. Le sous-ministre me dit que cette note a été insérée dans le budget avant cette classification, et que l'imprimeur l'a répétée par erreur; elle n'est pas nécessaire et on peut la rayer.

Administration de la Justice—Dépenses diverses, comprenant les Territoires du Nord-Ouest, $65,000.

M. HAGGART : Nous n'avons aucune objection à voter tous les crédits ordinaires de l'administration publique ; mais au sujet des autres crédits nous avons le droit d'avoir devant nous le rapport de l'auditeur général avant de les voter.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami sait que l'auditeur général ne critique jamais le ministre de la Justice, et il n'est pas probable que son rapport en fasse mention. Cependant l'objection vaut, si l'opposition y persiste.

Sir WILFRID LAURIER : Je désire informer la Chambre qu'elle aura lundi un rapport préliminaire de l'auditeur général, comprenant les départements suivants : celui de l'auditeur, la Commission géologique, le secrétariat du Gouverneur général, le département des Sauvages, la Législation, le ministère de la Justice, celui de la Milice et celui des Postes, l'Imprimerie nationale, le Conseil privé, et le secrétariat d'Etat.

M. HAGGART : Alors nous serons en mesure de pouvoir voter les crédits de ces départements mardi, après que nous aurons pu examiner le rapport.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—Huit fonctionnaires du service technique, $13,300.

M. HAGGART : Cela fait huit au lieu de sept.

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Nous en avons promu un.

M. HAGGART : Pour quelle raison?

M. PREFONTAINE : M. Cunningham a été transféré du service intérieur au service extérieur. C'est le changement qui a eu lieu.

M. HAGGART : Quelle raison le sous-ministre a-t-il donnée de la nomination d'un nouveau fonctionnaire de ce rang ? Il ne suffit pas de dire qu'un fonctionnaire est arrivé au maximum de sa classe pour le faire permuter. Nous voulons avoir un rapport démontrant la nécessité de ce changement.

M. PREFONTAINE : Tout cela a été fait. Le sous-ministre a produit un rapport montrant qu'il y avait eu augmentation considérable de travail pendant les deux dernières années, et lorsque l'on a transféré ce fonctionnaire du service intérieur au service extérieur, le sous-ministre a fait rapport qu'il était nécessaire de le remplacer, et c'est ce que nous avons fait.

M. HAGGART : Avez-vous sous la main le rapport du sous-minstre?

M. PREFONTAINE : Nous l'avons dans les bureaux du ministère, et je pourrai le déposer sur le bureau de la Chambre.

M. HAGGART : Chaque fois qu'il y a des changements de ce genre le Gouvernement devrait mettre devant la Chambre les rapports qui en donnent les raisons, surtout lorsque la loi en ordonne ainsi.

M. PREFONTAINE : Je ne crois pas que la loi exige cela. Elle exige un rapport du sous-ministre, et ce rapport a été fait. Je n'ai pas d'objection à déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre.

M. HAGGART : La Chambre a autant de droits que le conseil à connaître les raisons de ces changements et promotions.

M. PREFONTAINE : Je ne nie pas cela ; mais ce n'a pas été l'habitude de déposer les rapports des sous-ministres sur le bureau de la Chambre. Je n'ai cependant aucune objection à le faire.

M. TAYLOR : Le ministre a dit que ce fonctionnaire a été transféré au service extérieur. Le crédit que nous votons est-il pour le service extérieur?

M. PREFONTAINE : Non, nous ne votons pas d'argent dans ce moment pour le service extérieur.

M. TAYLOR : Le ministre a dit que cet employé était nécessaire dans le service extérieur.

M. PREFONTAINE : Pas du tout. J'ai dit que nous avions transféré un employé du service intérieur au service extérieur, et que le sous-ministre a fait rapport que ce nouvel employé était nécessaire.

M. HAGGART : Mais vous faites tout le contraire. Vous ne transférez pas cet employé du service intérieur au service extérieur, mais du service extérieur au service intérieur.

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

M. HAGGART : Vous avez dit le contraire. Le sous-ministre a-t-il recommandé d'accorder cette année l'augmentation statutaire, et tous ceux qu'il a proposés pour l'augmentation l'ont-ils obtenue ?

M. PREFONTAINE : Oui.

M. TAYLOR : Il y avait douze commis de première classe l'année dernière, et cette année le budget n'en mentionne que onze. Le ministre de la Justice dit qu'un des douze est maintenant au rang des fonctionnaires spéciaux, mais le ministre de la Marine et des Pêcheries nous dit que ce fonctionnaire sera pris en dehors du personnel administratif

L'honorable M. FITZPATRICK : Nous avons augmenté d'un le nombre des fonctionnaires spéciaux, et nous demandons un crédit en conséquence, mais il y a un commis de première classe de moins. C'est-à-dire que nous avons un fonctionnaire spécial de plus et un commis de première classe de moins.

M. TAYLOR : Mais ce n'est pas ce que nous a dit l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Il nous a dit qu'il prenait ce fonctionnaire spécial dans le service extérieur et non pas dans le service intérieur.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'il a dit que M. Cunningham avait été transféré dans le service extérieur, mais il n'a pas dit d'où il venait.

Je diffère d'avec l'honorable député de Lanark au sujet de l'interprétation à donner au statut dans ces cas-là. D'après moi le devoir du ministre est d'abord d'obtenir du Parlement le crédit nécessaire dans le cas de la création d'un nouvel emploi, et il doit alors donner à la Chambre des renseignements complets. Ce n'est qu'après que le crédit est voté que le sous-ministre est obligé de faire un rapport disant que le nouvel employé est nécessaire, et que le candidat proposé a toute les qualités requises.

M. HAGGART : Je n'ai pas examiné la loi dernièrement, mais dans la pratique on procédait tout autrement. Le sous-ministre faisait d'abord un rapport sur les besoins du département. Le ministre obtenait ensuite l'assentiment du conseil à la nomination proposée. Il n'était pas nécessaire de faire voter préalablement le crédit par le Parlement. La Couronne a le droit de nommer aux emplois, mais non pas de payer. Autrefois lorsqu'il y avait à faire des changements dans le personnel d'un ministère, le sous-ministre faisait à cet effet un rapport qui était ensuite approuvé par le ministre et sanctionné ensuite par le conseil. Si le conseil approuvait, on demandait ensuite le crédit à la Chambre. Le ministre devrait toujours être prêt à faire connaître à la Chambre les raisons données au Gouverneur général justifiant la nouvelle nomination. Au sujet de l'autre question, l'explication de l'honorable ministre de la Justice est entièrement différente de celle de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. Ce dernier nous a dit que cet employé venait du service extérieur et non du service intérieur. Quel besoin y avait-il de nommer cet employé comme fonctionnaire spécial, s'il était déjà dans la première classe du service intérieur ? Quel est le commis de première classe qui a été promu ? Il paraît évident que le but du ministre était d'augmenter le traitement d'un commis de première classe qui avait atteint le maximum de son traitement, et c'est le moyen qu'il a pris.

M. TAYLOR : Le ministre peut-il me dire si cet employé qui a été promu fonctionnaire spécial est un des douze commis de première classe qui étaient dans le service l'année dernière ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami devrait savoir qu'aucune promotion ne peut être faite sans l'autorisation du Parlement. Tout ce que nous faisons présentement c'est d'autoriser le ministre à faire cette promotion.

M. TAYLOR : Alors, qu'est-ce que le ministre se propose de faire ? Va-t-il prendre un de ces douze commis de la première classe pour en faire un fonctionnaire spécial ?

M. PREFONTAINE : Je ne puis dire pour le présent, mais je ferai pour le mieux.

M. TAYLOR : Nous devrions le savoir avant de voter l'argent. L'année dernière nous avons voté l'argent pour douze commis ; aujourd'hui on ne nous demande que pour onze. Quel est l'employé que l'on veut faire avancer ?

M. HAGGART : La Chambre n'autorise aucunes nominations ou promotions. C'est là une attribution du Gouverneur général statuant en conseil des ministres. Tout ce que la Chambre fait, c'est de voter l'argent, et le ministre fait la nomination avec l'approbation donnée par le Gouverneur général en conseil des ministres. Le ministre veut-il être assez bon de nous dire quel est celui qu'il a l'intention de proposer à l'avancement ?

M. PREFONTAINE : Ce sera un des commis de première classe, mais je regrette de

ne pouvoir, dans le moment, dire lequel je proposerai.

Ministère de la Marine et des Pêcheries—dépenses casuelles—aide aux écritures et autre, y compris le paiement de $2.25 par jour à Mme Lamouche, $650 par année à W. L. Charbonneau et $550 à Henry O'Brien, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $3,000.

M. HAGGART : Que veut dire ceci ?

M. PREFONTAINE : Le nom d'une seule de ces personnes, celui de M. Charbonneau, était mentionné dans ce crédit, l'année dernière, ainsi que la Chambre peut le constater en consultant le dernier budget.

Les deux autres personnes étaient payées sur ce même crédit, bien que leurs noms n'y fussent pas mentionnés. Madame Lamouche est employée dans les bureaux du ministère de la Marine depuis 1879. Avant cela elle était employée au ministère des Finances. Elle a toujours été payée à même le crédit des dépenses casuelles. L'année dernière le crédit a été épuisé avant la fin de l'exercice, ce qui a fait qu'elle n'a pu être payée, et cela a causé beaucoup d'ennuis. Nous avons décidé qu'à l'avenir son nom paraîtrait dans le budget. C'est elle qui tient les registres et envoie les avis aux marins. Charbonneau est un messager auquel nous payons le même traitement que l'année dernière. Le remaniement des bureaux a exigé les services d'un autre messager. Autrefois tous les bureaux de la marine étaient au même étage, mais l'augmentation de la besogne nous a obligés d'avoir des bureaux à l'étage supérieur, où il nous a fallu mettre un messager, qui se nomme O'Brien.

M. TAYLOR : Est-ce que l'argent voté l'année dernière a été tout dépensé ?

M. PREFONTAINE : Oui.

M. TAYLOR. Le ministre dit que quelques-uns de ces employés n'ont pu être payés parce que leurs noms n'étaient pas mentionnés. Alors le crédit a été périmé, et l'argent non dépensé aurait dû retourner dans le trésor.

M. PREFONTAINE : Le crédit a été dépassé.

M. HAGGART : Je ne puis comprendre cela, et de la manière dont le ministre explique la chose elle est impossible à comprendre. Comment peut-on avoir dépensé au Trésor.

M. PREFONTAINE : Le crédit était de $3,000, et on a dépensé $2,000 de plus.

M. HAGGART : Dans l'item suivant le ministre demande $3,000 de plus que l'année dernière pour impressions et papeterie. Il nous faudrait le rapport l'auditeur général pour voir comment cet argent a été dépensé.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Ce crédit reste en suspens.

Le comité fait rapport de quelques résolutions.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILFRID LAURIER en proposant l'ajournement dit : L'intention du Gouvernement est d'achever mardi les crédits du service civil. Nous avons encore à voter les crédits pour le bureau du haut commissaire et ceux des ministères de la Justice, de la Milice et de l'Intérieur. Le ministre de la Milice (sir Fred. Borden) sera ici mardi, et y aura quelqu'un pour remplacer le ministre de l'Intérieur.

La motion est adoptée et à 3 heures 55 la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 23 janvier 1905.

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

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. ANGUS A. MACLEAN demande :

1. Quel est le total des sommes dépensées pour l'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sur Murray-Harbour jusqu'au 1er janvier 1905 ?
2. Quelle somme a été dépensée pour tout ce qui concerne la construction du pont de Hillsboro, jusqu'au 1er janvier 1905 ?
3. Quel est le montant des frais de justice se rapportant aux travaux publics ci-dessus depuis le 30 avril 1904 ; à qui ces sommes ont-elles été payées dans chaque cas, et quel montant a été payé à chaque personne ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) répond :

1. Le total de la dépense pour l'embranchement du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard sur Murray-Harbour jusqu'au 1er janvier 1905 est de $1,018,711.93.
2. La dépense totale pour le pont de Hillsboro jusqu'au 1er janvier 1905 est de $1,220,968.32.
3. Les frais de justice faits à l'occasion des travaux publics ci-dessus sont, depuis le 30 avril 1904 jusqu'au 1er janvier 1905, de $261.30 payés comme suit :

F. L. Haszard	$180.16
S. Blanchard	26.09
G. S. Inman	55.05
	$261.30

CHEF DE GARE DE L'INTERCOLONIAL A FREDERICTON.

M. CROCKET demande :

1. Obdur White, chef de gare de l'Intercolonial à Frédéricton (N.-B.), a-t-il été averti qu'on n'aurait plus besoin de ses services à la date du 24 janvier courant ?
2. Dans l'affirmative, a-t-il reçu cette notification, et a-t-il été informé du motif qui l'a dictée ?

3. Des plaintes ont-elles été faites au sujet de l'exécution ou de la non exécution de ses devoirs, ou autrement ?

4. Dans l'affirmative, par qui ont-elles été faites, ont-elles été mises par écrit et ont-elles fait le sujet d'une enquête ?

5. Quels étaient les appointements de M. White ?

6. Quelque autre personne a-t-elle été nommée ou informé de sa nomination pour remplacer M. White ?

7. Dans l'affirmative, quelle personne et à quel traitement ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) répond :

1. Oui.

2. 10 janvier 1905.

3. Oui.

4. M. Tiffin, gérant général du trafic, et M. J. E. Price, surintendant général, ont fait un rapport disant que M. White n'était pas capable de remplir la charge.

5. $65 par mois.

6. Oui, temporairement.

7. R. Z. Walker. Traitement, $85 par mois.

OUVRIERS EMPLOYES AU CANAL DE CORNWALL.

M. PRINGLE demande :

1. Combien d'ouvriers supplémentaires ont été employés sur le canal de Cornwall pendant les mois d'octobre et de novembre 1904 ?

2. A la demande et sur la recommandation de quelle personne ces ouvriers ont-ils été employés ?

3. Quelle était la nature de leurs travaux ?

4. Combien étaient-ils payés par jour ?

5. Quand ont-ils cessé de travailler ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) répond :

1. Vingt-cinq ouvriers supplémentaires ont été employés sur le canal de Cornwall pendant le mois d'octobre, et vingt et un dans le mois de novembre 1904.

2. Personne n'a demandé d'employer des ouvriers supplémentaires pendant ces deux mois, mais comme on voulait faire pendant la saison d'été les travaux pour lesquels le Parlement avait voté de l'argent, le surintendant du canal a dû employer des ouvriers supplémentaires, et il a pris ceux qui lui étaient recommandés par M. Robert Smith.

3. Ces ouvriers ont été employés à reconstruire le pilier en aval de l'écluse numéro 19, à nettoyer le canal à l'entrée supérieure, à réparer le chaland, et à niveler le terrain à l'écluse 17.

4. Les ouvriers ordinaires ont reçu $1.50 par jour. Les contremaîtres, $2.00. Les macons et les calfats, $3.00 par jour. Un homme avec son cheval, $3.00 par jour.

5. Les ouvriers ont cessé de travailler le 17 novembre 1904, lorsque les travaux ont été à peu près terminés ; quatre ont continué à travailler jusqu'au 3 décembre 1904.

M. CROCKET.

TARIF DE TELEGRAPHE A L'I.P.-E.

M. LEFURGEY demande :

1. Quelle augmentation annuelle de subvention a été donnée à la Compagnie anglo-américaine des télégraphes pour le service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme ?

2. Quel est le service à faire, avec indication détaillée,—(a) du tarif actuellement exigé pour les dépêches régulières de dix mots, et du tarif supplémentaire pour les mots additionnels au-dessus de dix mots entre l'Ile du Prince-Edouard et les localités suivantes : Provinces maritimes, Québec, Ontario, Manitoba, Territoires du Nord-Ouest et Colombie-Anglaise; (b) du tarif pour le Royaume-Uni ; (c) du tarif de nuit ; (d) des heures d'ouverture et de fermeture des bureaux sur l'Ile du Prince-Edouard et à Sackville (N.-B.),

3. Pour quelle durée la compagnie et le gouvernement sont-ils liés par cet arrangement ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) répond :

1. $5,000.

(a). En vertu de la convention actuelle, la compagnie a réduit le coût d'une dépêche de dix mots pour les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et d'Ontario à trente cents, avec adresse gratuite, plus deux cents pour chaque mot additionnel. Le tarif était auparavant de cinquante cents pour dix mots et trois cents pour chaque mot additionnel. Le tarif pour les dépêches de la presse a été réduit proportionnellement.

(b). Le tarif pour le Manitoba, les territoires du Nord-Ouest, la Colombie-Anglaise, et les Etats américains du nord est aussi réduit à vingt-cinq cents pour dix mots, deux cents par mot additionnel ; à ce tarif, il faut ajouter le coût de transmission par les autres lignes des autres compagnies.

(c). Il n'y a pas de tarif de nuit entre l'île et des localité de l'est et du centre du Canada ; mais il y en a sur les réseaux en raccordement pour les localités du Nord-Ouest canadien et des E.-U.

(d). En vertu de la nouvelle convention la compagnie anglo-américaine est obligée de donner un service de nuit entier entre Charlottetown (I.P.-E.), et Sackville (N.-B.), elle s'oblige aussi à étendre son service jusqu'à Summerside ; ces endroits avaient jusqu'à présent été privés de ces avantages; le service du dimanche est maintenant semblable à celui de la compagnie Western Union dans les Provinces maritimes.

3. La convention est faite pour neuf ans.

TRANSPORT GRATUIT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL.

MW. J. ROCHE, pour M. Wilmot, demande :

1. Le décret du conseil autorisant le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial est-il encore en vigueur ?

2. Du foin est-il actuellement transporté sur ladite ligne ferrée en vertu de cette autorisation ?

3. Pendant combien de temps le Gouvernement se propose-t-il de continuer cette autorisation ?
4. Si ledit décret du conseil a été annulé, quand l'at-il été ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) répond :
1. Le décret du Conseil accordant le transport gratuit du foin sur l'Intercolonial dans l'Ile du Prince-Edouard se terminait au 31 décembre 1904, mais le foin acheté avant cette date et qui n'a pas pu être transporté faute de wagons, l'a été plus tard gratuitement.
2. Oui.
3. La réponse est au numéro 1.
4. Le décret n'a pas été révoqué.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

A la demande de M. Morin, la Chambre donne l'ordre de produire un état indiquant le montant d'argent dépensé par le Gouvernement ou l'un quelconque de ses départements dans la paroisse de Château-Richer, comté de Montmorency, pour construire des quais, jetées, docks, brise-lames, etc., ou pour enlever des cailloux ou roches de la grève, en face de ladite paroisse, ou pour tous autres travaux publics, entre le 1er septembre 1904 et le 15 novembre de la même année.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Sir WILFRID LAURIER dépose sur le bureau de la Chambre une partie du rapport de l'auditeur général pour l'année terminant le 30 juin 1904.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

Sur le feuilleton :

Deuxième lecture du bill n° 4, intitulé "Acte amendant l'Acte des chemins de fer, 1903 "—W. F. Maclean—A.

M. W. F. MACLEAN (York-sud): J'aimerais à savoir pourquoi mon bill n'a pas été appelé.

Sir WM. MULOCK : Parce qu'il n'est pas imprimé dans les deux langues.

M. W. F. MACLEAN : Vous profitez de cela ?

Sir WM. MULOCK : Pas du tout. Mais un député pourrait s'opposer à la discussion de ce bill pour cette raison ; toutefois, si personne ne s'oppose, on peut procéder.

Sir WILFRID LAURIER : La Chambre n'est pas en nombre suffisant aujourd'hui pour discuter une loi de cette importance

M. W. F. MACLEAN : Quand le sera-t-elle ?

Sir WILFRID LAURIER : La semaine prochaine, peut-être.

PAYE DE LA POLICE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Le comité général fait rapport du projet de résolutions concernant la police à cheval du Nord-Ouest. Les résolutions sont lues une première et une deuxième fois et adoptées.

Sir WILFRID LAURIER présente le bill numéro 8 intitulé : "Acte pour amender l'acte de la police à cheval, 1894.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

Sir WILFRID LAURIER : La seule besogne qu'il reste à faire maintenant est le vote du budget, mais mon honorable ami ayant exprimé, l'autre jour, le désir d'avoir le rapport de l'auditeur général avant de continuer cette besogne, nous aurons demain une partie de ce rapport. Je propose que la séance soit levée.

La motion est adoptée et à 3 heures et 20 minutes la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 24 janvier 1905.

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

NOUVEAU DEPUTE.

M. l'ORATEUR : J'ai l'honneur d'informer la députation que le greffier de la Chambre a reçu du greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de monsieur Arthur Lachance, à titre de représentant du district électoral de Québec-centre.

COMITES PERMANENTS.

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

Que le rapport du comité spécial nommé pour préparer la liste des membres devant composer les comités permanents de la Chambre, présenté à la Chambre le jeudi 19 courant, soit amendé comme suit : Que les noms de MM. Macpherson, député de la ville de Vancouver, et Boyce, député d'Algoma-ouest, soient ajoutés au comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes et que le nom de M. Macpherson, député de la ville de Vancouver, soit substitué à celu de M. Marcil (Bonaventure) pour le comité mixte des impressions du Parlement.

M. FOSTER : Il est donc ajouté deux députés de plus, pour chaque côté de la Chambre, au comité des chemins de fer et des canaux?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Cette modification a sans doute été portée à la connaissance de M. Haggart ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai notifié le fait à M. Haggart.

On adopte la motion.

Sir WILFRID LAURIER : J'ai l'honneur de proposer :

Que le rapport du comité spécial créé dans le but de confectionner et de présenter avec toute la diligence possible la liste des membres devant composer les comités permanents de la Chambre pendant la présente session, soit adopté définitivement, dans la teneur de sa modification.

Adopté.

COMITE MIXTE DES IMPRESSIONS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit transmis au Sénat un message informant Leurs Honneurs que cette Chambre coopérera avec eux pour former un comité mixte des deux Chambres au sujet des impressions du Parlement ; et que les membres du comité spécial permanent des impressions, savoir: MM. Bennett, Bergeron, Clarke (Toronto), Cyr, Dyment, Gervais, Henderson, Hughes (Victoria), Johnston (Cap-Breton), Johnston (Lambton), Lavergne (Drumomnd et Arthabaska), Maclean, (York-sud), McColl, Macpherson, Oliver, Parmelee, Piché, Préfontaine, Roche (Marquette), Ross (Yale-Caribou), Scott, Sutherland (Oxford), Taylor et Tisdale, agissent au nom de cette Chambre, comme membres dudit comité mixte des impressions du Parlement.

Adopté.

COMITE DE LA BIBLIOTHEQUE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit établi un comité composé de MM. Bourassa, Bergeron, Brodeur, Calvert, Demers (Saint-Jean-et-Iberville), Johnston (Lambton,) Hyman, sir Wilfrid Laurier, Scott, Grant, Smith (Nanaïmo), Foster, Stockton, Clarke (Toronto) et Monk, pour aider Monsieur l'Orateur dans l'administration de la bibliothèque du Parlement, en ce qui concerne les intérêts de cette Chambre et pour agir comme membres d'un comité mixte des deux Chambres pour la bibliothèque ; et qu'un message soit transmis au Sénat pour en informer Leurs Honneurs.

Motion adoptée.

COMITE DES DEBATS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Qu'il soit nommé un comité spécial chargé de surveiller le compte rendu officiel des Débats de cette Chambre, durant la présente session, avec pouvoir de faire rapport de temps à autre; ledit comité devant être composé de MM. Bureau, Ethier, Gervais, Guthrie, Clarke (Essex), Johnston (Cap-Breton), Logan, Scott, Macpherson, Bergeron, Clarke (Toronto), McCarthy (Calgary), Schaffner, Roche (Marquette) et Taylor.

Adopté.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. Arthur Lachance, député du district électoral de Québec-centre, est présenté par sir Wilfrid Laurier et l'hon. M. Charles Fitzpatrick.

M. FOSTER.

DEPOT DE RAPPORTS.

Le rapport annuel du bureau des affaires des sauvages, (M. Sifton) pour l'exercice terminé le 30 juin 1904.—Sir W. Laurier.

Le rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice terminé le 30 juin 1904.—L'honorable M. R. Préfontaine.

BUDGET DES DEPENSES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Administration civile—Ministère de la Milice et de la Défense—appointements, $48,350.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le premier article se rattachant au sous-ministre se dispense de toute explication. Le deuxième article, relatif aux chefs de bureaux, accuse une diminution d'un membre dans le personnel, par la mise à la retraite du major Benoit. Au lieu de cinq chefs de bureau, il n'y en aura plus que puatre.

M. FOSTER : Quel est l'âge de M. Benoit ?

Sir WILFRID LAURIER : Il compte trente années de service et doit être âgé de soixante ans à peu près.

M. FOSTER : Pourquoi l'a-t-on retraité?

Sir WILFRID LAURIER : En raison de son état de mauvaise santé, devenue grave et chronique. Parmi les commis de première classe, il y a augmentation d'un membre du personnel, par suite de l'avancement donné à M. Chesley.

M. FOSTER : Est-ce qu'on a rempli tous les vides créés l'année dernière?

Sir WILFRID LAURIER : Non ; il y a encore deux emplois vacants que nous avons décidé de ne pas remplir. Dans la deuxième classe, il y avait huit commis l'année dernière, et il n'y en a que six, cette année.

M. FOSTER : Y a-t-il encore quelque vacance parmi ces six places de commis ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, toutes les vacances sont remplies.

M. FOSTER : La réduction en question n'est donc qu'apparente, puisque, l'année dernière, quelques emplois étaient demeurés sans titulaires.

Sir WILFRID LAURIER : Nous aurions pu facilement trouver des titulaires pour remplir ces charges ; mais nous avons résisté à la tentation.

M. FOSTER : Le premier minstre pourrait-il nous renseigner sur l'issue de l'affaire Martineau ? Il se le rappelle, il s'est produit une grave irrégularité au ministère de la Milice, puis s'est déroulé devant les tribunaux un certain procès au cours duquel

Martineau parut comme témoin. Ce témoignage a-t-il compromis d'autres employés, et quelle est la situation actuelle de Martineau?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Il est actuellement au pénitencier de Kingston. Il a été condamné à sept années d'incarcération. En ce qui concerne le recours au civil, le Gouvernement a dirigé des poursuites contre la banque de Montréal, afin de recouvrer les deniers payés à même ces chèques, et l'affaire s'est quelque peu compliquée par le fait que la banque de Montréal a procédé par voie judiciaire contre les autres banques par l'entremise desquelles se sont négociés ces chèques. Voilà où en est rendue l'affaire, et on attend maintenant la décision du juge Anglin.

M. FOSTER: Il semble assez singulier que pareilles irrégularités puissent se produire dans les bureaux d'un ministère bien organisé et convenablement surveillé. Ces chèques, paraît-il, avaient été confectionnés d'une façon fort irrégulière et ne portaient qu'une seule signature. L'enseignement qui se dégage de cette affaire, c'est que la surveillance et le contrôle de ces opérations laissaient beaucoup à désirer. On ne comprend guère qu'un jeune commis, à son entrée au bureau, ait pu si facilement se soustraire à toute surveillance. A-t-on pris des mesures pour prévenir la répétition de pareils abus?

M. FITZPATRICK : Il est presque impossible qu'un individu ou qu'un gouvernement quelconque puisse se protéger d'une façon absolue contre la fraude. La pratique en vogue dans les bureaux des ministères veut que tous les chèques portent la signature de deux fonctionnaires. En outre, quand les chèques étaient transmis au ministère, la pratique établie voulait qu'ils fussent comparés avec la liste de la banque, tâche qui était confiée à deux fonctionnaires absolument indépendants l'un de l'autre. Il paraîtrait qu'on s'était écarté de la règle établie à cet égard.

M. FOSTER : L'employé même qui a confectionné les chèques, était-il chargé de vérifier l'exactitude de la liste?

M. FITZPATRICK : Non ; mais au lieu de confier à deux employés la vérification et la comparaison des chèques avec la liste de la banque, à la fin du mois, on confiait cette besogne à un seul commis. Lorsque la banque, à la fin du mois, transmettait son état des sommes payées, il me semble que les chèques auraient dû se trouver entre les mains d'un fonctionnaire du miinstère, et il y aurait dû exister quelque moyen de constater et de contrôler les opérations du mois.

On a l'habitude, dans l'un ou l'autre parti, de critiquer très vertement la conduite des employés du département, et on affirme que certaines pratiques de l'administration ne seraient pas tolérées dans une maison de commerce. Or, il paraîtrait que quelques-uns des chèques en question, acceptés par les banques, ne portaient qu'une signature. Le département ne pouvait être blâmé de ce chef ; c'était la banque qui était en faute. Il paraîtrait même que certains chèques ne portaient aucune signature ; les blancs, simplement, avaient été remplis. Le reproche de négligence ou d'inattention ne saurait donc être fait aux seuls fonctionnaires publics.

M. FOWLER : A-t-il été pris des mesures en vue de recouvrer le montant du cautionnement fourni par le nommé Martineau au moment de sa nomination? Ce cautionnement avait été fourni, sans doute?

M. FITZPATRICK : Il n'a été pris aucune mesure en ce qui regarde le cautionnement. Mon honorable ami (M. Fowler) ne prétendra pas, je pense, qu'il aurait été sage de poursuivre le garant avant que les responsabilités fussent fixées. Nous prétendons n'être pas responsables, vu que les chèques sont faux et que la banque n'était pas autorisée à payer cette somme à Martineau.

M. FOWLER : Le Gouvernement est toujours en procès à ce sujet ?

M. FITZPATRICK : Nous avons soulevé la question ; elle est pendante devant les tribunaux.

M. FOSTER : Qui sont les garants?

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas leurs noms.

M. STOCKTON : Le ministre affirme-t-il que le Gouvernement ne se reconnaît pas responsable des chèques payés par la banque et non revêtus des signatures requises?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. STOCKTON : Et la question n'est pas encore jugée?

M. FITZPATRICK : La cause est encore pendante.

Frais de gestion—ministère de l'Intérieur—appointements, $166,254.

Sir WILFRID LAURIER : Ce crédit comporte une augmentation de $25 pour le premier commis—l'homme de loi—qui va se trouver ainsi porté au maximum. La somme votée pour le secrétaire est pareillement son augmentation statutaire. Il en est de même pour le premier commis du bureau des Bois et des Mines, du commis préposé aux Titres (qui se trouve porté au maximum), du premier commis du bureau d'enregistrement, du comptable, et du premier commis des Terres fédérales, bureau des Titres. Le fait est que ce sont toutes des augmentations statutaires. Il se trouve un article de ce crédit qui demande quelque explication :

Deux arpenteurs à $2,300 chacun, J. J. McArthur et C. A. Biggar, nonobstant toute disposition de l'Acte du service civil.

M. McArhur est un ancien employé du département, ayant été nommé, je pense, dès

1897. Depuis cette date, il a constamment été employé à tel ou tel autre travail demandé par le département, et toujours en qualité d'arpenteur. Depuis deux ou trois ans, ses appoinements ont été prélevés sur le crédit voté pour la détermination des frontières de l'Alaska. Quant à M. Biggar, il est aussi arpenteur. Il fut d'abord employé par le département de 1882 à 1887, date à laquelle il démissionna. Il rentra au département de nouveau en 1901. Depuis cette date il a été employé à jalonner de nouveau la frontière entre l'état de New-York et la province de Québec, ses appointements étant prélevés sur un crédit spécial. Nous nous proposons maintenant de réunir ces messieurs au personnel ordinaire du département de l'Intérieur.

M. FOSTER : Sont-ce des personnes d'âge mûr.

Sir WILFRID LAURIER : M. McArthur peut avoir de 54 à 55 ans, quant à Bigger, je ne saurais dire quel est son âge.

M. FOSTER : Le premier ministre n'est pas au bout de son explication, je pense. Je vois qu'on nomme de nouveaux commis de la classe cadette.

Sir WILFRID LAURIER : Deux commis de seconde classe et un de la troisième. Ces nominations sont devenues nécessaires par suite de l'accroissement de la besogne officielle.

M. FOSTER : Tous ces commis sont employés dans les bureaux du ministère à Ottawa ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Si le premier ministre est en mesure de le faire, voudra-t-il nous renseigner quant à la démission ou au départ projeté du sous-ministre ? Les journaux annoncent que le sous-ministre a démissionné, ou se propose de démissionner. Il est dans la force de l'âge, et à ce qu'on m'apprend, très capable. Quelle raison peut-il avoir de renoncer à une position aussi avantageuse ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Smart ne veut plus être fonctionnaire public. Son seul mobile, si je ne me trompe, c'est l'espoir de gagner davantage en se mettant dans les affaires pour son propre compte. Je ne sache pas qu'il ait été mis à la retraite.

M. FOSTER : Qui a été nommé pour le remplacer ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Cory.

M. FOSTER : Qui est M. Cory ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a été inspecteur des bureaux dans le territoire du Yukon.

M. FOSTER : Durant combien de temps a-t-il occupé cet emploi ?

Sir WILFRID LAURIER : Depuis le mois de juillet 1901.

M. FOSTER : Quelles sont ses aptitudes spéciales ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a bien rempli les fonctions qui lui étaient confiées. M. Smart, dont l'honorable député (M. Foster) reconnaît les capacités, n'avait pas été dans l'administration avant d'être nommé sous-ministre. M. Cory a été chargé d'une besogne très difficile, et il l'a exécutée d'une manière satisfaisante. Nous espérons qu'il se montrera aussi capable que M. Smart l'a été.

M. FOSTER : Le sous-ministre d'un département quelconque, mais plus particulièrement le sous-ministre de l'Intérieur, est chargé de la direction d'un grand nombre de bureaux et de l'exécution de besognes les plus diverses. Lorsque j'appris cette nomination, je me fis cette réflexion qu'il ne suffisait pas d'avoir fait preuve de capacités dans le Yukon, où la besogne officielle n'est guère compliquée, pour être à la hauteur des fonctions de sous-ministre du département.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne suis pas de l'avis de mon honorable ami. Un homme qui a été durant cinq années dans l'administration du Yukon, et y a donné satisfaction, est nécessairement un fonctionnaire très capable. Avant de faire partie de l'administration, il a été, à ce qu'on me dit, employé durant onze ans dans le bureau du procureur général du Manitoba.

M. FOSTER : Inutile de demander s'il est partisan de l'honorable premier ministre ?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en sais rien, mais je serais désolé qu'il en fût autrement.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a là une réduction de $20,000, par suite de ce qu'on n'y demande rien pour les appointements et dépenses du bureau des mines. Je ne désire pas m'attribuer plus de mérite que je n'en ai. Mon honorable ami retrouvera ce crédit à l'article 216, Terres fédérales.

Frais d'administration du département des Affaires indiennes—appointements, $66,382.50.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a là qu'un point qui demande explication. Nous demandons les appointements de six premiers commis, au lieu de cinq. La raison en est que M. Bray a été promu au grade de premier commis. M. Bray a été, dans le département, commis de première classe depuis 1884, et il a simplement reçu de l'avancement.

M. FOSTER : Il n'est guère raisonnable de créer une nouvelle place de premier commis simplement dans le but de donner de l'avancement à quelqu'un. Lorsqu'il ex-

iste quelque bonne raison de créer un nouvel emploi de premier commis, cet emploi est rempli par la nomination d'un nouvel employé ou par la promotion d'un ancien. Quelle raison aviez-vous de créer ce nouvel emploi de premier commis ?

Sir WILFRID LAURIER : La raison c'est que M. Bray, à ce qu'on me dit, est un fonctionnaire très utile qui a été dans les bureaux depuis 1884 ; il avait atteint le maximum de sa classe, et il n'est que raisonnable, à mon avis, de le faire avancer d'un degré en récompense de ses bons services. Mon honorable ami ne prétendra pas que c'est injuste.

M. FOSTER : Mais il va toujours falloir se borner ; car si ce principe est adopté, le nombre des premiers commis ira toujours grandissant.

Sir WILFRID LAURIER : Dans le cas d'un homme comme M. Bray, qui a été vingt ans dans l'administration et a atteint le maximum de sa classe, et auquel on ne saurait, en conséquence, accorder de nouvelle augmentation statutaire, je considère qu'il est de bonne pratique et de bon principe, en vue de stimuler les employés, d'accorder une récompense ; et c'était là la seule manière dont nous pouvions récompenser M. Bray.

M. BERGERON : Quel âge a-t-il maintenant?

Sir WILFRID LAURIER : 59 ans.

M. BERGERON : Ne pourriez-vous pas augmenter ses appointements d'une manière indirecte, en lui accordant une pension?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons pris le seul moyen qui s'offrait à nous d'augmenter ses appointements. L'augmentation statutaire de $50 par année ne peut plus être accordée lorsque le commis a atteint le maximum de sa classe. M. Bray était dans la première classe, et il ne pouvait rien obtenir davantage. Il aurait pu rester là vingt ans sans jamais rien gagner de plus. Il ne pouvait obtenir les $50 par année qui sont accordées à tous ceux qui n'ont pas encore atteint le maximum. Aussi, en vue de le stimuler et de stimuler les employés généralement, il lui a été accordé de l'avancement.

M. BERGERON : Est-ce là la pratique générale, ou n'est-ce qu'un cas particulier?

Sir WILFRID LAURIER : C'est la pratique générale qu'un employé ayant atteint le maximum de sa classe et ayant à son acquit de longs états de service, reçoive de l'avancement.

M. FOSTER : Je n'ai absolument rien à dire contre M. Bray ; il peut être un excellent fonctionnaire ; je ne le connais pas personnellement. Puisque le très honorable premier ministre déclare qu'il est un excellent employé, je ne prétendrai pas le contraire. Je me borne à déclarer que le principe sur lequel le très honorable premier ministre se fonde pour augmenter le nombre des places de premier commis est très dangereux ; et c'en est un que, d'après moi, on n'a pas mis en pratique jusqu'ici dans l'administration. Il a été établi un cadre administratif comprenant un certain nombre de classes de commis, et une fois que le nombre des commis de chaque classe a été déterminé, en vue des besoins de l'administration, le personnel se trouve au complet. On ne saurait raisonnablement prétendre, à mon avis, qu'il est à propos de donner de l'avancement à tout commis méritant qui a atteint le maximum de sa classe.

Il suffit, je crois, de parcourir la liste du service civil pour se convaincre qu'il y a un grand nombre, peut-être des centaines, de fonctionnaires qui sont arrivés depuis des années au maximum de leur classe, et qui ne reçoivent aucun avancement parce qu'on fait valoir cette raison purement théorique que les classes supérieures ont déjà leur personnel complet. On peut aisément voir où ces pratiques peuvent nous entraîner. La théorie, et je crois aussi la partique, ont toujours été jusqu'à présent que nous n'avons pas besoin d'un plus grand nombre de chefs de bureau qu'il n'est nécessaire pour le service de chaque département. Quand un fonctionnaire d'une classe supérieure a atteint le maximum de ses appointements, on pourrait lui dire qu'il n'y a pas de vacance dans les classes supérieures, mais que l'on se fera un devoir de reconnaître son mérite dès qu'une vacance se produira. S'il fallait se ranger à l'avis exprimé par mon très honorable ami, il faudrait augmenter le personnel de toutes les classes au-dessus de la troisième. Et si c'est là le principe qui doit être dorénavant accepté, vous verrez que des réclamations surgiront de toutes parts pour faire valoir de longs états de service et demander qu'on les reconnaisse en créant au besoin de nouvelles fonctions dans une classe supérieure. On voit à quelles difficultés tout cela peut nous entraîner. Je répète que ce principe n'est pas juste. La chose est différente, quand il s'agit de demander la nomination d'un nouveau chef de bureau, pour des raisons de surcharge de travail dans tel ou tel département. Il n'y a alors rien à redire, et le fonctionnaire témoignant du plus d'aptitudes et ayant atteint le maximum de sa classe obtient l'avancement en question. Je crois que mon très honorable ami s'apercevra qu'il s'est trompé, et qu'il n'a ici aucune raison de persister dans sa demande.

Sir WILFRID LAURIER: Je ne vois pas pourquoi j'aurais à reconsidérer tout cela. Je crois plutôt m'en être tenu, en ces matières, à la pratique qui a toujours été suivie. Nous ne sommes nullement astreints à n'avoir qu'un certain nombre de fonctionnaires dans chaque département. J'admets volontiers que la raison que j'ai invoquée ne suffirait pas, en principe, pour demander

de faire passer un fonctionnaire d'une classe dans une autre. Mais, d'autre part, je suis d'avis qu'un ministre, chaque fois qu'il constate les excellentes aptitudes d'un employé ayant déjà une vingtaine d'années de service, est parfaitement justifiable de chercher à le récompenser en le faisant passer dans une classe supérieure. Je crois donc que, dans ces circonstances, la demande en question doit être agréée.

M. FOSTER : Cela va de soi, du moment qu'un nouveau chef de bureau est absolument nécessaire.

Frais d'administration du ministère des Finances et de la trésorerie, $57,865.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a ici augmentation de $1,963.50, et je vais en donner le détail :

Chefs de bureau—		
Deux augmentations statutaires de..	$ 100 00	
		$ 100 00
Commis de 1re classe—		
Deux augmentations de $25. ..	$ 50 00	
Cinq augmentations de $50....	250 00	
Deux augmentations spéciales, 1904-05, de $100 chacune, et deux augmentations, 1905-06 de $50..	300 00	
		600 00
Commis de 2e classe—		
Cinq augmentations de $25..	125 00	
Quatre augmentations de $50..	200 00	
Déficit pour 1904-05..	12 50	
Une promotion projetée de la 2e classe cadette..	1,200 00	
	$1,537 50	
Moins la différence entre une nouvelle nomination à $1,200 et une vacance à $1,475.. ..	275 00	
		1,262 50

M. FOSTER : Quel est le commis de seconde classe cadette qui doit recevoir cet avancement ?

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'est pas encore décidé.

Seconde classe cadette—		
Sept augmentations de $50..	$ 350 00	
Trois déficits, 1904-1905, estimés $12.50..	37 50	
Une nouvelle nomination.. ..	1,000 00	
Deux nouvelles nominations de $800..	1,600 00	
		2,987 50
Moins une mise à la retraite, $1,075.		
Une fin de retraite à $1,075, et une autre à $937.50..	3,087 50	
		3,087 50
Diminution..		$100 00

M. FOSTER : Qui a été mis à la retraite?

Sir WILFRID LAURIER : M. Tasker.

M. FOSTER : Est-ce le seul ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Parmi les messagers, il y a deux augmentations de $50 chacune, soit un total de $1,963.50 pour les augmentations.

M. FOSTER : A-t-on pourvu, dans le budget du prochain exercice, à remplir la vacance créée par la promotion d'un commis de seconde classe cadette ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y aura une vacance.

M. FOSTER : Dans quelle classe?

Sir WILFRID LAURIER : Dans la seconde classe cadette.

M. FOSTER : Depuis quand cette vacance existe-t-elle?

Sir WILFRID LAURIER : Une promotion doit avoir lieu, et il s'ensuivra une vacance.

M. FOSTER : Comment se fait la promotion? Y a-t-il une vacance dans la classe supérieure?

Sir WILFRID LAURIER : On a pourvu, dans cet état estimatif, à la vacance et à la promotion.

M. BERGERON : Vous voulez dire à la promotion d'un commis de seconde classe à la première?

Sir WILFRID LAURIER : Permettez ; de la classe cadette à la seconde classe.

M. BERGERON : J'avais compris que cette promotion était destinée à remplir une vacance dans la première classe.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas ; il s'agit d'une vacance dans la seconde classe.

M. BERGERON: Les motifs assignés pour cette vacance sont-ils les mêmes que ceux qu'on vient de nous mentionner pour le département des Affaires Indiennes, c'est-à-dire qu'on veut reconnaître le mérite d'un fonctionnaire en le faisant passer dans la première classe?

Sir WILFRID LAURIER : Non.

Frais d'administration du ministère des Finances et du conseil de la trésorerie—dépenses imprévues, $12,000.

M. BERGERON : De quoi s'agit-il ici?

Sir WILFRID LAURIER : L'article se lisant comme suit :

Pour personnel du bureau et autres commis, nonobstant les dispositions de l'acte du service civil, $5,000.

La restriction dans cet article est pour deux messagers qui n'ont pas passé l'examen du service civil. Il n'y a là aucune innovation. Il y a aussi sept commis supplémentaires à $640 chacun, cinq à $550 chacun, soit $2,750 ; un commis à $500 et deux messagers à $1,100, soit $4,990. L'état estimatif est de $5,000. Pour impression et articles de bureau, on demande $3,200.59 et pour divers $3,177.

M. BERGERON : Qui est chargé du contrôle des dépenses dans ce département?

Sir WILFRID LAURIER : Aux Finances?

M. BERGERON : Je parle des dépenses pour articles de bureau et celles comprises sous la dénomination de " divers."

Sir WILFRID LAURIER : Tout ce que je puis dire, c'est que, dans mon propre département, où ces dépenses sont toujours à peu près les mêmes chaque année, c'est le secrétaire du Conseil privé qui est chargé d'y voir et je suppose que c'est la même chose dans les autres départements, c'est-à-dire que ces choses sont du ressort des sous-ministres.

Frais d'administration du bureau du haut commissaires à Londres—appointements, $10,300.

Sir WILFRID LAURIER : Je viens demander de retrancher ici un commis de première classe à $1,900. Nous n'avons qu'un seul commis, et je propose donc :

Que cet article soit réduit de $3,750 à $1,850, et se lise dorénavant comme suit : un commis de première classe à $1,850.

La motion est adoptée.

M. FOSTER: Quel est le secrétaire actuel?

Sir WILFRID LAURIER : C'est M. Griffith. Et nous avons aussi M. Taylor, M. Luke, M. Allen et M. Churchouse. Il ne s'est produit aucun changement depuis que nous sommes arrivés au pouvoir, si ce n'est que M. Reynolds a été mis à la retraite, que M. Churchouse est entré dans l'administration et que M. Griffith a remplacé M. Colmer.

M. FOWLER : Je ne vois pas là qu'il y ait aucun traitement pour le haut commissaire.

Sir WILFRID LAURIER : Cela est réglé par statut, si je ne me trompe pas.

M. FOSTER : Le haut commissaire ne reçoit-il aucun traitement?

Sir WILFRID LAURIER : J'incline à croire qu'il dépense plus qu'il ne reçoit.

M. BERGERON : Si je me rappelle bien, le gouvernement a acheté une maison à Londres pour le haut commissaire, il y a de cela quelques années.

Sir WILFRID LAURIER : Parfaitement.

M. BERGERON : Je ne crois pas que lord Strathcona habite cette maison. Alors quel en est l'occupant?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois savoir que nous avons vendu cette maison il y a quelques années.

Départements en général—dépenses casuelles, soin et nettoyage des édifices de l'administration, y compris $100 pour le service du canon du midi, somme qui peut être payée à un membre du service civil, nonobstant les dispositions de l'Acte du service civil, $35,000.

M. FOSTER : Ce canon n'est-il pas quelque peu maintenant hors de service?

Sir WILFRID LAURIER : Non pas, nous en sommes toujours parfaitement satisfaits. L'augmentation de dépenses, que vous voyez ici, est pour les femmes de journée.

M. FOSTER : Quelle est la pratique courante pour ce service?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'avons rien innové, et je crois que c'est toujours le même système. Il y a là un surintendant, M. Conroy.

M. FOSTER : C'est toujours le même surintendant?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Quel prix paie-t-on?

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que leurs gages ont été augmentés de 25 cents par jour et qu'elles reçoivent maintenant 75 cents.

M. FOSTER : Que recevaient-elles avant?

Sir WILFRID LAURIER : Les unes 50 cents et d'autres 75 cents, je crois.

M. FOSTER : Avez-vous adopté pour règle de les supposer toutes également capables?

Sir WILFRID LAURIER : Oui ; comme dans l'Evangile, les dernières venues ont droit au même salaire que les premières.

M. FOSTER : Quant cette augmentation a-t-elle été accordée?

Sir WILFRID LAURIER : L'an dernier.

M. FOSTER : Vers quelle date?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami ne devrait pas poser cette question, car je puis lui certifier qu'aucune d'entre elles n'est électrice. Mon ami, M. Fraser, ignore la date et je l'ignore aussi. L'augmentation a été accordée, en 1904, avant le mois d'octobre.

M. FOSTER : Vers cette époque ?

Sir WILFRID LAURIER : Peut-être.

M. FOSTER : Ainsi, passant du petit au grand, l'augmentation des gages des femmes de journée et l'autonomie aux territoires du Nord-Ouest ont été accordés pour les mêmes raisons—l'approche des élections?

Sir WILFRID LAURIER : Ces raisons sont toutes également bonnes.

Service des recherches géologiques, frais d'administration, $64,155.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a ici une diminution de $500, dans les appointements du directeur de ce service. Je ne puis pas donner la raison car je n'ai pas encore pu me procurer les renseignements nécessaires. Si mon honorable ami n'a pas d'objection à laisser voter cet item, je lui fournirai les informations demandées.

M. FOSTER : Nous le voterons, l'honorable premier ministre s'engage à nous fournir les explications nécessaires.

Sir WILFRID LAURIER : Je les donnerai lorsque l'item reviendra en dernière épreuve.

Administration de la justice—dépenses diverses, y compris celles affectées aux Territoires du Nord-Ouest, $65,000.

M. FOSTER : Pourquoi a-t-on encore besoin de ce crédit?

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Nous n'en aurons pas besoin si les Territoires du Nord-Ouest sont érigés en provinces, mais en attendant, il nous faut pourvoir aux conditons existantes.

M. FOSTER : Vous n'avez pas une confiance absolue dans la réussite de votre projet ?

M. FITZPATRICK : Oui, nous avons pleine confiance, mais nous devons prendre les choses telles qu'elles sont et nous prémunir en conséquence.

M. FOSTER : Que comprennent ces dépenses diverses?

M. FITZPATRICK : Ce crédit est censé être affecté à l'entretien des prisonniers dans les casernes de police dans les Territoires du Nord-Ouest, au transport des prisonniers d'un endroit à un autre et des différents postes au pénitencier de Stony-Mountain, aux honoraires des procureurs de la couronne, aux jurés et aux témoins, aux enquêtes des coroners, aux honoraires des shérifs et des greffiers. Je puis donner la liste des dépenses faites, sous ce chef, l'an dernier. Entretien des prisonniers, $19,363.80 ; transport des prisonniers, $12,847.46 ; procureurs de la couronne, $9,333.26.

M. FOSTER : Qui nomme ces procureurs?

M. FITZPATRICK : Les autorités, à Ottawa.

M. FOSTER : Le Gouvernement?

M. FITZPATRICK : Oui. Honoraires des jurés et des témoins, $18,000 ; enquête des coroners, $2,000 ; honoraires du shérif, $956 ; honoraires des greffiers, $1,700 ; causes en extradition, $888 ; copies des témoignages, $210 ; divers, $866.68.

Frais de déplacement et dépenses des juges dans le Manitoba, la Colombie-Anglase et les Territoires du Nord-Ouest, $20,000.

M. FOWLER : Pourquoi cette augmentation dans les frais de déplacement ?

M. FITZPATRICK : Parce que le nombre des tournées a été augmenté. On en a ajouté deux dans le Manitoba, et c'est ce qui explique l'augmentation dans le chiffre du crédit.

M. FOWLER : Dans cette province, les juges reçoivent-ils la même indemnité de déplacement que dans les autres provinces?

M. FITZPATRICK : Dans le Manitoba, cette indemnité n'est pas fixée par le statut, mais par un décret du conseil des ministres. On leur accorde leurs dépenses réelles et $5 par jour ; dans la Colombie Anglaise, les dépenses nécessaires et raisonnables et $6 par jour. On s'est souvent plaint qu'une indemnité de $5 par jour n'était pas suffisante. Le décret du conseil des ministres fixant l'indemnité des juges du Manitoba a été passé le 27 octobre 1882, et celui des juges de la Colombie-Anglaise en 1878.

M. FOWLER : Je considère que le ministre devrait modifier cela. C'est au dessous de la dignité d'un juge d'être astreint à tenir compte de ses dépenses, comme un simple commis. On devrait accorder à ces juges une somme déterminée et suffisante pour couvrir leurs dépenses, comme dans les autres provinces.

M. FITZPATRICK : Je suis parfaitement de cet avis. Ce point devrait être fixé par le statut, dans les nouvelles provinces, comme dans les anciennes. Si la question du traitement des juges vient en discussion dans la Chambre durant cette session, cette question des frais de déplacement devrait être réglée en même temps.

M. W. J. ROCHE : Si l'on crée un nouveau district judiciaire, le Gouvernement se propose-t-il de nommer un juge de plus?

M. FITZPATRICK : Quand un nouveau district est créé, on nomme généralement un nouveau juge, pour ce district, mais cela ne concerne que les juges des cours de comté. Les indemnités de déplacement dont il est question en ce moment, concernent les juges des tribunaux supérieurs qui partent de Winnipeg, pour entreprendre ces tournées.

M. W. J. ROCHE : La tournée dont il est question en ce moment était faite, précédemment, par un des juges actuels.

M. FITZPATRICK : Pas quand il s'agit d'une tournée nouvellement créée. Dans ce cas, on nomme un juge de cour de comté.

M. FOSTER : Quel est le juge en chef des Territoires du Nord-Ouest ?

M. FITZPATRICK : L'honorable M. Arthur Sifton.

M. FOSTER : Est-il parent du ministre de l'Intérieur ?

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas examiné son extrait de naissance, mais je crois que c'est son frère.

M. FOSTER : Combien y a-t-il de juges dans les Territoires du Nord-Ouest ?

M. FITZPATRICK : Six, je crois.

M. FOSTER : Le juge Richardson est-il encore de ce nombre ?

M. FITZPATRICK : Non ; il a pris sa retraite l'an dernier. Il avait des états de services suffisants pour prendre sa retraite avec complet traitement.

M. FOSTER : Qui l'a remplacé ?

M. FITZPATRICK : M. Sifton.

W. J. ROCHE : Y a-t-il une règle établie relativement à la mise à la retraite des juges et à la pension qu'ils retirent de l'Etat ?

M. FITZPATRICK : Le chiffre de la pension est fixé par la loi. Après quinze ans de service, un juge peut prendre sa retraite et recevoir les deux tiers de son traitement. S'il a atteint quatre-vingts ans, il conserve son complet traitement, de même que s'il a trente ans de service. Il conserve aussi la totalité de son traitement, s'il est âgé de soixante-quinze ans et a vingt-cinq ans de service.

M. W. J. ROCHE : Ensuite, ils peuvent se livrer à n'importe quelle occupation ?

M. FITZPATRICK : Très peu le font, je crois.

W. J. ROCHE : Quelques-uns s'occupent de politique.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'il y a un de ces juges en retraite sur les bancs du Sénat.

Pour compléter le traitement du juge de la cour de comté du district n° 7, dans la Nouvelle-Ecosse, $600.

M. FOWLER : Pourquoi cette demande de crédit?

M. FITZPATRICK : Il y a quelques années, un crédit a été voté pour payer cette somme additionnelle à monsieur le juge Dodd, de Sydney. J'ai compris que c'était le désir du parlement de le mettre sur le même pied que le juge de la cour du comté d'Halifax dont le traîtement est plus élevé que celui des autres juges, parce qu'il a beaucoup plus d'ouvrage.

M. FOWLER : Pourquoi ne pas décréter cela par une loi?

M. FITZPATRICK : C'est ce qui devrait être fait, non seulement pour le présent cas, mais aussi pour les juges des tribunaux compétents dans les causes en divorce et dans les questions matrimoniales. Mais le mode actuel est en usage depuis des années et nous n'y avons rien changé.

Salle d'audience et bureaux à Prince-Albert, $840.

M. FITZPATRICK : Il n'y a pas de palais de justice à Prince Albert et nous avons dû nous procurer ce local. En vertu du présent arrangement nous payons $15 par mois pour le bureau du shérif, pour une salle d'audience et des bureaux, y compris le chauffage, l'éclairage, ec., $55 par mois, soit $840 pas année.

Pour être payé au Gouvernement des Territoires du Nord-Ouest en remboursement du traitement et des dépenses des sténographes fournis par ce Gouvernement, pour la cour Suprême des Territoires du Nord-Ouest, $3,000.

M. FITZPATRICK : Ceci est en vertu d'un arrangement conclu avec le procureur général des Territoires du Nord-Ouest. Nous payons les sténographes qu'il fournit à la cour suprême et dont les services sont requis dans les causes criminelles.

Cour Suprême du Canada, $28,400.

M. FITZPATRICK : Ce crédit ne pourvoit qu'aux augmentations ordinaires accordées au personnel. Tous les fonctionnaires ont reçu l'augmentation annuelle de $50. Il y a aussi une augmentation de $1,000 pour les impressions et la distribution. Cette dépense est due à l'accroissement dans le nombre des abonnés, et sera compensée par un accroissement correspondant dans les recettes.

Je suis actuellement en pourparlers avec une compagnie de publications judiciaires pour que nos rapports soient publiés d'après le mode adopté dans Ontario.

Actuellement l'impression et la distribution de nos rapports souffrent de longs retards. Il s'écoule quelquefois trois mois avant qu'un jugement rendu soit imprimé et distribué. Comme preuve, je puis citer un cas dans lequel des juges d'un tribunal provincial n'auraient pas rendu le jugement qu'ils ont rendu, s'ils avaient connu la décision de la cour suprême dans une cause semblable.

J'espère réussir à faire publier ces rapports aussi expéditivement que dans Ontario, et réaliser en même temps une notable économie.

M. FOSTER : Que signifie cet item de $60.75 pour tramways, que je vois dans le rapport de l'auditeur général?

M. FITZPATRICK : Je suppose qu'il s'agit des frais de voyages en tramways des messagers et autres employés. Assez souvent les juges travaillent chez eux et font venir des livres.

Cour de l'Echiquier, $11,690.

M. FITZPATRICK. La seule augmentation consiste en $200 accordés à M. Duncan classe cadette à la deuxième classe. Il a Clarke qui a été promu de la deuxième plus de dix ans de service—c'est un fonctionnaire dévoué, fiable et compétent. Il prépare le rôle des causes, il agit comme sténographe de l'archiviste, il surveille la vente des timbres, et fait toute la comptabilité.

M. STOCKTON : Je tiens à signaler ce qui me paraît être une inégalité entre l'archiviste et prévôt (marshall) de la cour d'amirauté à Québec et les fonctionnaires qui remplissent des fonetions analogues, dans les autres provinces. En vertu du règlement de 1893, l'archiviste de Québec reçoit un traitement fixe en plus de ses honoraires, tandis que dans les autres provinces ces

fonctionnaires n'ont pas de traitement fixe. Ils doivent se contenter de leurs honoraires.

Je ne proteste pas contre le traitement que reçoit l'archiviste de la cour d'amirauté à Québec, mais je prétends qu'un traitement devrait aussi être accordé à tous les archivistes et que les honoraires devraient être abolis entièrement. Il ne convient pas de laisser un archiviste fixer lui-même ses propres honoraires. Par le changement que je propose, les honoraires qui sont actuellement payés au moyen de timbres retourneraient à l'Etat.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami sait avec quelle ténacité les membres du barreau tiennent à leurs anciens droits et privilèges. La raison de la distinction qu'il signale, c'est qu'autrefois, nous avions à Québec une cour d'amirauté qui était un tribunal impérial. A cette époque nous avions un juge et un archiviste. Ce dernier était nommé en vertu de l'acte de l'Amirauté, et quand cette cour fut converti en un démembrement de la cour de l'Echiquier, nous avons conservé les anciens fonctionnaires. M. Dunbar, l'archiviste de Québec, était de ce nombre, et après ce nouvel arrangement, il a continué à toucher le même traitement qu'il recevait, quand cette cour était un tribunal impérial.

M. STOCKTON : Les mêmes raisons s'appliquent à la Nouvelle-Ecosse et au Nouveau-Brunswick. Ces cours d'amirauté étaient aussi des cours impériales et elles ont été abolies exactement comme celle de Québec.

M. FITZPATRICK : Oui, mais les archivistes actuels sont-ils les mêmes que sous l'ancienne loi ?

M. STOCKTON : Pas actuellement, mais les anciens archivistes ont été maintenus en fonctions après l'abolition de la cour de vice-amirauté.

M. FITZPATRICK : L'intention du législateur était de conserver à ces fonctionnaires le même traitement qu'ils recevaient auparavant.

M. FOSTER : Et quant ils disparaissent?

M. FITZPATRICK : On applique la nouvelle règle.

Territoire du Yukon—indemnité de déplacement des juges, $1,500.

M. BERGERON : Combien y a-t-il de juges ?

M. FITZPATRICK : Trois. Ils sont tous membres de la haute cour. Il n'y a pas de juges de la cour de comté. L'honorable juge Macaulay, tout en étant un juge de la haute cour, remplit aussi les fonctions de magistrat de police.

M. BERGERON. Qui est shérif ?

M. FITZPATRICK : M. Eilbeck.

M. STOCKTON.

M. BERGERON : Est-ce un jeune homme ?

M. FITZPATRICK : Ce n'est guère probable, car je vois sur ma liste que son nom apparaît comme shérif suppléant. Il est le fils du shérif précédent.

M. FOWLER : M. Eilbeck a obtenu un long congé, n'est-ce pas ?

M. FITZPATRICK : Non, il ne l'a pas obtenu.

M. FOWLER : Je vois dans ce crédit une somme de $5,000 pour indemnité de subsistance de chacun des juges. Cette question a été discutée au cours de la dernière session et l'honorable ministre avait laissé entendre que cette indemnité serait abolie. La vie ne coûte plus aussi cher au Yukon, qu'autrefois, et la différence avec les autres parties du pays n'est pas assez grande pour justifier une dépense aussi considérable. Dans les autres provinces les juges pourvoient eux-mêmes à leur entretien. Si le traitement des juges au Yukon n'est pas suffisant, qu'on l'augmente, au lieu d'accorder des indemnités pour frais d'entretien.

M. FITZPATRICK : Les juges du Yukon reçoivent $5,000 comme ceux de la haute cour dans Ontario et Québec et touchent, en plus, $5,000 chacun, comme allocation de subsistance.

Si je m'oppose à l'augmentation du traitement, c'est parce qu'il pourrait être inopportun de maintenir trois juges là-bas tandis qu'il en faudrait nommer un quelque part dans les territoires du Nord-Ouest. Si le traitement était augmenté, lorsque nous demanderions à l'un des juges du Yukon d'exercer ses fonctions ailleurs, il se plaindrait si nous diminuions son traitement. Il est fort difficile de rogner le traitement d'un juge.

M. FOWLER : Le traitement est-il attaché à la personne ou à l'emploi ?

M. FITZPATRICK : A l'emploi.

M. FOWLER : Il s'ensuit que le juge qui n'exercerait plus ses fonctions au Yukon, ne toucherait plus le traitement attribué à cet emploi. S'il était appelé à exercer ses fonctions dans Ontario, il serait appointé comme les magistrats du même rang dans Ontario.

M. FITZPATRICK : On pourrait croire que c'est porter atteinte à l'indépendance d'un juge que de permettre de l'appeler à remplir ses fonctions dans un autre endroit où son traitement serait moins élevé. Ce juge comprendrait que le chiffre de son traitement dépend du bon vouloir du gouvernement.

M. FOWLER : Ne peut-on pas en dire autant de ses frais d'entretien ?

M. FITZPATRICK : Non ; ceux-ci peuvent varier d'un endroit à l'autre.

M. STOCKTON : Il s'agirait d'une allocation annuelle ?

M. FITZPATRICK : Oui; d'une allocation accordée chaque année par le Parlement. Si le crédit devenait inutile, rien n'obligerait à le maintenir.

M. BERGERON : Ces juges, je le suppose, ne seraient pas déplacés malgré eux ?

M. FITZPATRICK : Non.

M. BERGERON : A mon avis, ils ne consentiraient pas, car ils touchent, je crois, des traitements plus élevés que ceux de tous les autres magistrats. Il y a plusieurs années, lorsque cette allocation leur fut accordée, j'ai cru qu'elle était raisonnable. Mais, j'apprends que la vie au Yukon ne coûte plus aussi cher qu'autrefois et que cette allocation de subsistance est beaucoup trop forte.

M. FOWLER : Il est indubitable que le coût de la vie au Yukon a sensiblement diminué. Un débat s'est engagé à ce sujet à la dernière session ; on a reconnu que cela était vrai, sans aucunement justifier cette allocation. A mon sens, on jouit au Yukon de tous les avantages de la civilisation et il y a peu de différence dans le coût de la vie au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest. On trouverait facilement des gens qui accepteraient des commissions de juge, même si cette allocation était entièrement supprimée.

M. MONK : Quelle est la règle qui préside à la dispensation de ces allocations de subsistance ? Je constate que les juges touchent pour leurs frais d'entretien une somme égale à leur traitement. Ils vivent à Dawson, il me semble, sans faire de tournées.

M. FITZPATRICK : Les frais de tournée seraient compris dans l'indemnité de déplacement.

M. MONK : Il semble bizarre de leur donner pour leurs frais d'entretien une somme égale à leur traitement, et cette règle paraît s'appliquer aux autres officiers de justice—chacun reçoit une allocation de subsistance. Le shérif touche $4,000 ainsi que le greffier du tribunal, les adjoints du shérif les sous-greffiers, le président de la cour correctionnelle et les sténographes de la cour territoriale. Et le représentant du ministère public, en sus d'appointements fort élevés—je crois qu'il a touché de $7,000 à $8,000 —reçoit une allocation pour ses dépenses.

M. FITZPATRICK : Pas une allocation de subsistance.

M. MONK : J'imagine que, tout d'abord, une allocation était nécessaire. Mais que fait-on aujourd'hui ? Le sténographe et le shérif sont-ils sur le même pied que les juges ?

M. FITZPATRICK : Non ; le shérif, le président de la cour correctionnelle, les greffiers du tribunal et les sténographes reçoivent chacun $1,800 pour leurs frais d'entretien.

M. MONK : Le shérif et les sténographes du tribunal du territoire sont sur le même pied, mais les sténographes de la cour ont une allocation de subsistance.

M. FITZPATRICK : Le sténographe de la cour correctionnelle touche $1,200 d'appointements et $1,800 de frais d'entretien.

M. W. J. ROCHE : Suit-on la même règle de conduite dans les autres services quant aux frais d'entretien des fonctionnaires ?

M. FITZPATRICK : Dans toutes les branches de l'administration, si je ne me trompe. Je sais qu'au Yukon, on accorde une allocation de subsistance à tous les fonctionnaires des autres services.

M. W. J. ROCHE : Il me semble que dans la province de Manitoba, on donne tant aux fonctionnaires pour leurs frais généraux, sans leur accorder une allocation de subsistance uniforme. Ils touchent des appointements et une somme couvrant toutes leurs dépenses; mais ils doivent produire des pièces justificatives. On agit autrement au Yukon ; les fonctionnaires y reçoivent une somme fixe, indépendamment du chiffre de leurs dépenses.

M. FOWLER : Le ministre veut-il me dire quelle indemnité est accordée aux jurés au Yukon ? Les jurés et les shérifs sont-ils rétribués autrement que dans les autres provinces ?

M. FITZPATRICK. Je ne possède pas de renseignements sur ce sujet, mais je pourrai facilement m'en procurer, si l'honorable député le désire.

M. FOWLER : Quant aux représentants du ministère public, quelle règle applique-t-on au paiement de leurs honoraires ?

M. FITZPATRICK : Ils sont sur le même pied que tous les autres avocats qui occupent pour le ministère. Ils envoient un état de leurs frais qui sont taxés par le ministère en la manière ordinaire. Naturellement, nous accordons des honoraires un peu plus élevés au Yukon que dans les anciennes provinces ; mais les mémoires de frais sont taxés de la manière ordinaire.

M. FOWLER : Les seuls honoraires sont ceux que le ministère de la Justice accorde?

M. FITZPATRICK : Je l'ignore, sauf en ce qui a trait aux services rendus en qualité de représentant du ministère public. Comme tel, un avocat n'est pas censé toucher d'autre rétribution que les honoraires qu'il reçoit du ministère.

Ce serait une grave inconvenance de sa part de recevoir des honoraires de qui que ce soit dans les causes où il occupe pour l'Etat.

M. FOWLER : Cependant, il peut exercer sa profession ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOWLER : Quel montant d'honoraires a été payé l'an dernier au représentant du ministère public ?

M. FITZPATRICK : Je ne connais pas ce détail, je sais seulement quels honoraires ont été payés au Manitoba.

M. FOSTER : L'an dernier M. Pattullo a reçu $7,000.95 et M. Noël, $666. Il me semble que le ministre ne devrait pas traiter ce sujet aussi cavalièrement. Il y a évidemment quelque chose qui cloche. Le chiffre des allocations de subsistance a été fixé à une époque où il y avait une différence réelle très sensible dans le coût de la vie au Yukon et ailleurs, par exemple dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie Anglaise. Cependant, chacun sait que cette différence a notablement diminué depuis. Considérons ce qui se passe au Nord-Ouest. Là, un juge touche un traitement sans allocation de subsistance. Pourtant, au Yukon, un juge reçoit $5,000 pour la différence qui existe entre ses frais d'entretien et le coût de la vie dans les Territoires du Nord-Ouest. C'est une gratification, tandis qu'on est censé rembourser des dépenses réelles. Il n'est pas sage, mon honorable ami le sait, d'accorder une gratification ou un supplément sous le prétexte de dédommager quelqu'un d'une dépense réelle. Si cette pratique a cours, ainsi que je le suppose, dans toutes les autres branches de l'administration, la dépense de ce chef est très forte, outre quelle est injustifiable, et, il y a lieu de s'en préoccuper. A mon avis, il faudra prendre des mesures afin de la restreindre dans de justes bornes. On commet une injustice à l'égard du président de la cour correctionnelle qui a autant d'appétit qu'un sténographe, qui consomme autant et d'aussi bonne nourriture que ce dernier, tandis que celui-ci reçoit $1,800 et que lui ne touche que $1,200 pour ses frais d'entretien. Pourquoi établir cette différence ? Le juge qui préside au tribunal de simple police devrait manger plus que le sténographe dont le travail est plus facile, cependant il n'est pas sur le même pied en ce qui a trait à ses frais d'entretien.

Cette allocation de subsistance, j'en suis sûr, est un véritable supplément, car la différence dans le coût de la vie ne s'élève pas au montant du crédit. A mon avis, le ministre devrait y voir. Les journaux m'ont appris qu'on est entré dans une ère d'économies au Yukon et que plusieurs fonctionnaires sont congédiés. On rogne probablement les dépenses parce que la besogne diminue. Les autres ministres semblent aussi être entrés dans la même voie. Il me semble injuste et peu sage de donner un supplément réel à des fonctionnaires sous prétexte de les indemniser d'une dépense nécessaire.

M. FITZPATRICK.

M. FITZPATRICK : Il convient, je l'avoue, que le chiffre des appointements corresponde à la valeur des services rendus à l'Etat par un fonctionnaire. S'il faut ensuite pourvoir à d'autres exigences, on doit alors tenir compte de la situation qui peut changer de temps à autre. Cependant, j'en conviens, on ne doit pas, sous le prétexte d'accorder une allocation de subsistance, permettre à un individu de retirer indûment un supplément. Quand cette question fut mise à l'étude, j'ai cherché à connaître quelle est la situation actuelle au Yukon. J'ai appris—mon honorable ami est peut-être mieux renseigné—que depuis 1900 il n'y a pas eu de changement notable dans le coût de la vie au Yukon. La situation est à peu près la même qu'à cette époque. J'ignore pourquoi il en serait autrement. Il ne faut pas perdre de vue qu'il est nécessaire de faire venir à grands frais toutes les choses dont on a besoin au Yukon, ce qui en augmente le prix. Les frais de transport, selon moi, sont les mêmes qu'autrefois. Toutefois, je puis dire à mon honorable ami que, lorsque le juge Macaulay est venu dans l'Est, je me suis donné la peine de le faire venir à Ottawa et de me renseigner sur la situation. Il m'a affirmé qu'elle n'avait pas changé, que les frais d'entretien étaient à peu près les mêmes qu'en 1900 et qu'on pouvait difficilement économiser une petite partie de ces $5,000. Tels sont les renseignements que je possède. Tout en souscrivant au principe que l'honorable député a énoncé, je lui dévoile les renseignements sur lesquels je me suis appuyé lorsque j'ai cru nécessaire d'accorder cette rétribution supplémentaire.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il demandé au shérif si au Yukon, la vie coûtait $5,000 de plus que dans les Territoires ou au Manitoba ? Tout est là.

M. FITZPATRICK : Voici ce qui en est. Je l'ai interrogé sur la différence dans le loyer des habitations, dans le coût de l'existence, dans le prix des articles de première nécessité. Je lui ai demandé si ces articles coûtaient plus cher qu'ici. Il m'a répondu affirmativement et j'ai fixé le chiffre du crédit, en tenant compte de ces renseignements.

M. FOWLER : Il est certain que la cherté de la vie est plus grande au Yukon que dans les Territories du Nord-Ouest ou dans l'Est. Mais ce que je veux faire ressortir c'est qu'elle ne coûte pas $5,000 de plus—l'écart est trop considérable. La meilleure solution de la difficulté serait d'accorder un traitement fixe aux juges du Yukon. Si le traitement des autres juges du pays est de $5,000, qu'on leur donne $7,000, par exemple, et qu'ils supportent eux-mêmes leurs propres dépenses. Car, il semble injuste de fixer une certaine somme pour les frais d'entretien d'un juge, une autre pour ceux du président de la cour

correctionnelle, et une autre pour ceux d'un sténographe. C'est établir des distinctions qui ne devraient pas exister en pareille matière, lorsqu'un fonctionnaire est censé valoir autant et, parfois, plus qu'un autre. C'est pour ce motif que je m'oppose au paiement de ce supplément. Qu'on augmente les appointements, mais qu'on ne dise pas qu'un juge recevra $5,000, un shérif $1,800 et un sténographe $1,000, pour frais d'entretien. Selon moi, cela n'est pas juste.

M. BERGERON : Je ne blâme pas l'augmentation des appointements. A mon sens, le ministre de la Justice a raison de dire qu'une fois les appointements fixés à tel ou tel chiffre, il serait difficile de les diminuer. Mais on devrait diminuer l'allocation de subsistance. Je puis dire qu'il y a un jour ou deux j'ai rencontré un citoyne de Dawson, un ami politique de nos adversaires, qui m'a appris que la vie au Yukon coûtait beaucoup moins cher qu'autrefois, parce que la population de Dawson avait sensiblement diminué, n'étant plus que de 12,000 habitants au lieu de 40,000. Il y a abondance d'aliments et les loyers sont plus bas. On devrait, je crois, diminuer l'allocation de subsistance sans toucher aux appointements. Qu'on donne aux juges un traitement annuel de $5,000 et qu'on rogne sur les frais d'entretien. Il n'est pas juste d'établir une différence entre l'allocation de subsistance d'un juge et celle d'un sténographe ou d'un autre fonctionnaire.

M. FITZPATRICK : Je puis dire à mes amis de la gauche que cette question des frais d'entretien a été mise à l'étude dans tous les minstères et que, si on s'oppose à l'adoption du crédit, je consens à le laisser en suspens jusqu'à ce qu'une règle applicable à tous les ministères ait été adoptée, en tenant compte de la situation présente du Yukon. Quant à moi, je veux bien laisser le crédit en suspens pendant un jour ou deux afin d'aller aux renseignements. Je sais où me les procurer.

M. FOSTER : La même question sera probablement soulevée quand le budget des autres ministères sera à l'étude. Elle mérite d'être étudiée.

M. FITZPATRICK : Oui. Les observations de mon honorable ami ne s'appliquent pas uniquement au budget du ministère de la Justice, mais à celui de tous les ministères qui ont des fonctionnaires au Yukon.

M. BERGERON : En tout cas, il ne devrait pas y avoir deux poids et deux mesures.

M. FITZPATRICK : Je n'admets pas qu'il y ait deux poids et deux mesures. Je me suis trompé lorsque j'ai dit que le shérif Eilbeck était au Yukon. Ce dernier est dans un hôpital de San Francisco où il a subi une opération chirurgicale.

Allocations de subsistance du shérif, du shérif-adjoint, du greffier de la cour territoriale, des greffiers-adjoints, du président du tribunal correctionnel, et des sténographes de la cour territoriale, à $1,800 chacun, $14,400.

M. SPROULE : Quel sera l'effet de l'adoption de cet article du budget sur la décision que vous prendrez relativement au paiement de ces allocations?

M. FITZPATRICK : Rien ne nous oblige à les payer. Nous obtenons simplement la permission de faire ce paiement, et si la Chambre déclare qu'elle n'ouvre ce crédit que parce que le ministre de la Justice a promis de ne l'utilser qu'après une enquête, celui qui l'an prochain lui soumettra le budget du ministère devra justifier de l'accomplissement de cette promesse. Je n'ai aucun intérêt en la matière. Je consens à laisser l'article en suspens, à aller aux renseignements et à renouveler ma demande lorsque mes collègues auront pris une décision à cet égard.

M. FOWLER : Quel est le traitement du président du tribunal correctionnel et quels sont les appointements du sténographe?

M. FITZPATRICK : Ce dernier touche $1,200.

M. FOWLER : D'appointements?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOWLER : Et il y a un président du tribunal correctionnel?

M. FITZPATRICK : Ces fonctions furent d'abord confiées au Yukon à M. le juge Macaulay, mais lorsqu'il fut rendu dans le territoire, on constata qu'il fallait augmenter le nombre des juges de la haute cour. Ce qu'il y a de mieux à faire, avons-nous pensé, c'était d'investir M. le juge Macaulay de la même juridiction qu'un magistrat de la haute cour, et de le laisser libre de continuer d'exercer ses fonctions de magistrat de police.

M. FOWLER : Et son traitement est celui d'un magistrat de police ?

M. FITZPATRICK : Celui d'un juge de la haute cour.

M. BERGERON : Pourquoi les appointements des sténographes de la cour de police et de la haute cour ne sont-ils pas les mêmes ?

M. FITZPATRICK : Parce que le premier n'est pas aussi habile que le second. Nous avons auprès de la haute cour un sténographe capable de sténographier les dépositions en français et en anglais. Très rares sont ceux qui sont capables de faire ce travail, et le compte rendu de la preuve recueillie devant la haute cour est beaucoup plus difficile à faire que le rapport des témoignages rendus devant le tribunal de police où ils sont pour ainsi dire dictés. Mon honorable ami n'ignore assurément pas que

dans les procès par jury le sténographe éprouve parfois de très grandes difficultés à faire le rapport exact des témoignages.

M. BERGERON : Et vous employez deux sténographes ?

M. FITZPATRICK : Oui, et ils sont fort habiles.

M. FOWLER : Ces juges vont-ils en tournée, ou ne siégent-ils qu'à Dawson ?

M. FITZPATRICK : Ils ne se déplacent guère, n'ayant, je crois, que deux tournées à faire.

M. FOWLER : Je suppose que M. le juge Macaulay remplit les fonctions de magistrat de police et qu'il siège en outre en cour d'appel sur le banc.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'il remplit très souvent les fonctions de juge de la haute cour. Il est d'usage, du moins depuis que je dirige le ministère de la Justice, que les juges viennent dans l'Est durant l'hiver. En effet, il ne s'écoule guère plus de trois ans sans que l'un d'eux entreprenne le voyage, de sorte qu'en son absence ses collègues sont obligés de remplir ses devoirs.

M. FOSTER : Quel est le gouverneur actuel du Yukon ?

M. FITZPATRICK : Je ne saurais dire. Je ne crois pas qu'il y ait de commissaire nommé d'une manière permanente ; cette charge est provisoirement occupée par le commandant de la gendarmerie à cheval.

M. FOSTER : Avant de se porter candidat, l'ancien commissaire s'était-il démis de ses fonctions ?

M. FITZPATRICK : Il me semble qu'il était tenu de le faire.

M. FOSTER : L'a-t-il fait de bonne foi?

M. FITZPATRICK : Sans doute. Je crois que le major Wood, de la gendarmerie à cheval, remplit actuellement les fonctions de commissaire.

M. FOSTER : Les ministres pourraient, ce me semble, s'enquérir de l'affaire et, d'ici à la fin de la session, rendre compte au Parlement de ce qu'ils auront appris. La chose devrait pouvoir se faire sans difficulté.

M. FITZPATRICK : C'est mon avis. M. Cory, qui fut pendant quelques années inspecteur des bureaux du gouvernement fédéral au Yukon, étant maintenant ici, nous devrions, ce me semble, pouvoir obtenir de lui des renseignements dignes de foi, des renseignements suceptibles de nous indiquer ce qu'il convient de faire.

M. FOSTER : Nous pourrons encore nous renseigner à une autre bonne source. Le représentant du Yukon, qui doit arriver sous peu, sera en mesure de fournir à mon honorable ami des renseignements en tous points dignes de foi.

M. FITZPATRICK : Ils seront, je n'en doute pas, de l'impartialité la plus absolue.

M. FOSTER : Ils seront marqués au coin de la véracité.

M. BERGERON : A tout événement, il parlera en connaissance de cause.

M. FITZPATRICK : Je me plais à croire que cette observation ne contient pas d'insinuation.

M. BERGERON : Oh non !

Entretien des détenus, $25,000.

M. BERGERON : Combien de prisonniers y a-t-il là ? Les fait-on vivre sur le même pied que les juges ?

M. FITZPATRICK : Nous faisons de notre mieux à leur égard. Les prisonniers sont détenus dans la salle de police, et nous payons à la gendarmerie à cheval $2 par jour pour chacun d'eux.

M. FOSTER : Pour en prendre soin ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. BERGERON : Quel y est le nombre de prisonniers ?

M. FITZPATRICK : Je n'en ai pas la liste en ce moment.

M. BERGERON : Combien y en a-t-il d'ordinaire ?

M. FITZPATRICK : Je ne saurais vous le dire.

M. BERGERON : Avec vingt-cinq mille dollars on peut pourvoir à l'entretien d'un assez grand nombre.

M. FITZPATRICK : Il m'avait semblé que nous devrions pouvoir réduire le chiffre de ce crédit, et j'ai en conséquence demandé à qui de droit comment il se faisait que nous ne pouvions pas le diminuer. Pour l'information de la Chambre, je vais donner lecture du rapport qui me fut fait :

Il serait peut-être possible et sans inconvénient de réduire ce crédit à $20,000, ainsi que le ministre en a manifesté le désir, mais nous avons pensé qu'il convenait de laisser une marge suffisante, attendu qu'au taux de $2 par jour, chaque prisonnier coûte $750, et qu'il suffirait de dix détenus de plus pour occasionner une dépense additionnelle de $7,300.

Il va sans dire que nous n'avons pas épuisé le crédit inscrit au budget de l'année dernière.

M. FOSTER : A deux dollars, c'est un peu cher.

M. FITZPATRICK : Quand il s'agit du Yukon, tout semble cher. Depuis un certain nombre d'années, la solde de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest est de 60 cents; elle est de $2 au Yukon.

M. FOSTER : Depuis l'ouverture de la présente campagne électorale—qu'on me pardonne de mentionner un sujet qui nous

est étranger—il s'est distribué à Toronto un document où certain savant affirme qu'il est possible de bien nourrir et de pourvoir à l'entretien convenable des gens à raison de trois cents ou à peu près par jour. Mon honorable ami ferait une économie merveilleuse en ayant recours à ce mode d'alimentation.

Indemnités et frais des témoins et jurés, et émoluments des interprètes dans les procès criminels, $15,000.

M. BERGERON : Combien y a-t-il là-bas de sessions de la cour d'assises ?

M. FITZPATRICK : Les juges en déterminent eux-mêmes le nombre ; ils siègent lorsque la chose est nécessaire.

M. BERGERON : Ils n'ont pas de sessions régulières ?

M. FITZPATRICK : Non.

Ouvrages de droit, etc., pour l'usage des magistrats et des avocats ; papeterie pour l'usage des tribunaux, et coût du transport de ces articles, $2,500.

M. BERGERON : Emploie-t-on chaque année cette somme à l'achat de volumes ?

M. FITZPATRICK : Oui, cela se pratique depuis des années. Je ferai observer à mon honorable ami qu'à venir jusqu'à l'an dernier, la même chose se faisait à l'égard des territoires du Nord-Ouest. Je laisse la Chambre libre de disposer de ce crédit comme bon lui semblera. Il y a deux ans, j'ai rayé du budget l'article correspondant destiné aux territoires du Nord-Ouest, et je me demande maintenant s'il convient de continuer ou de cesser de fournir des livres aux juges et aux avocats du Yukon. Ce système me semble vicieux ; il existe depuis de longues années.

M. BERGERON : Pourvu que l'argent serve à cette fin-là, il n'y a peut-être rien à redire.

M. FITZPATRICK : Cela est absolument certain.

M. BERGERON : Je suppose que mon honorable ami s'assure que les livres sont achetés ?

M. FITZPATRICK : Je suis dans l'ignorance la plus absolue à ce sujet ; j'assume néanmoins l'entière responsabilité de ce qui se fait, parce que c'est mon propre chef de ministère, l'un des hommes les plus aptes à faire ce genre de travail, qui choisit les ouvrages et voit à leur expédition.

M. BERGERON : Ils sont expédiés d'ici?

M. FITZPATRICK : Oui, on les achète à Toronto, et c'est de là qu'on les expédie.

M. BERGERON : Il y a un bibliothécaire au Yukon ?

M. FITZPATRICK : Oui ; ses appointements sont de $1,500, et il reçoit $1,200 à titre d'allocation de subsistance.

M. BERGERON. Encore un passe-droit; on accorde $1,200 à cet employé, tandis que le sténographe touche $1,800.

M. FITZPATRICK : Je ne puis rien à cette différence de traitement ; il faut nécessairement payer plus cher l'employé dont les services sont plus précieux.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il manifesté l'intention de rayer cet article ?

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas dit cela; je m'en suis entièrement rapporté à la décision que la Chambre prendra à ce sujet. Il s'agit dans l'espèce d'un système qui a pris racine dans toutes les parties du pays dont nous dirigeons l'administration. Après s'être implanté dans les territoires du Nord-Ouest, il fit son apparition au Yukon dont, naturellement, le gouvernement provisoire était sous certains rapports, semblable à celui du Nord-Ouest. Il y a deux ans, si je m'en souviens bien, nous avons supprimé l'article correspondant concernant les territoires du Nord-Ouest, et je laisse maintenant la Chambre libre de disposer du présent crédit comme bon lui semblera. S'il existe des raisons pour que l'on fournisse des ouvrages de droit aux juges et aux avocats, il en est d'autres qui militent en faveur du contraire. Je pourrais trouver d'excellentes raisons à invoquer pour prétendre que le juge de là-bas devrait être tenu d'avoir sa propre bibliothèque, et le barreau de fournir des ouvrages de droit, comme font les avocats de cette partie-ci du pays.

M. FOWLER : Il me semble, vraiment, que les avocats de là-bas reçoivent des honoraires plus élevés que les nôtres, et que pour s'acheter des ouvrages de droit ils sont en meilleure position que leurs confrères de l'Est, qui sont obligés de lutter avec effort.

M. FITZPATRICK : Pour certains d'entre vous la lutte est très avantageuse.

M. FOWLER : Dans mon opinion, le présent crédit devrait être supprimé.

M. FITZPATRICK : Je ne m'y oppose pas.

M. FOWLER : Il n'est guère important, c'est vrai ; mais qu'il s'agisse de fortes sommes ou de petits montants, le principe reste toujours le même.

M. FOSTER : Rayez-le.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Le crédit de $2,500 est supprimé.

M. GALLIHER : Ayez-vous dit que le crédit est rayé ?

M. FITZPATRICK : Je veux bien prêter l'oreille aux observations de mon honorable ami (M. Galliher), mais je crains que le crédit ne soit rayé.

M. GALLIHER : Dans ce cas il n'y a pas lieu de placer la moindre observation.

Dépenses diverses, y compris les honoraires et dépenses du ministère public, appointements et allocation de subsistance du sténographe de la cour de police et autres fonctionnaires ou employés attachés à l'administration de la justice, enquêtes du coroner, etc., etc., $25,000.

M. BERGERON : Quelle partie de ce crédit de $25,000 a été dépensée l'année dernière ?

M. FITZPATRICK : Pour ce qui est des sténographes M. Geo. Grey a reçu $2,000 d'appointements et une allocation de subsistance de $1,800 ; M. J. A Valiquette a touché $2,000 d'appointements et $1,800 d'allocation de subsistance ; M. H. G. Blankman, sténographe, a reçu $1,200 d'appointements, et son allocation de subsistance a été de $1,800. Le représentant du ministère public a reçu environ $7,030.

M. DANIEL : Le ministre possède-t-il quelque renseignement au sujet de la somme des honoraires payés par ces cours-là ? Si je pose cette question, c'est surtout par rapport aux dépositions des médecins.

M. FITZPATRICK : Ce renseignement, je ne l'ai pas par devers moi, mais il existe à mon ministère une liste de toutes les allocations faites au territoire du Yukon.

Corps de police fédéral, $37,000.

M. BERGERON : Ce crédit accuse une augmentation.

M. FITZPATRICK : Elle est déterminée par le relèvement des appointements du commissaire et de la solde de chaque unité. Le commissaire touchait chaque année $2,400, et depuis longtemps il n'avait reçu aucun avancement. Sans qu'il m'en ait prié, j'ai récemment porté ses appointements à $3,000 par année. Le commissaire de la police, le colonel Sherwood, est un des meilleurs officiers du Canada.

M. SPROULE : S'il réussit à pénétrer le mystère des fausses boîtes de scrutin, il aura bien mérité son avancement.

M. FITZPATRICK : Dans les circonstances difficiles, on le voit toujours de l'avant.

M. FOSTER : De combien a-t-on augmenté la solde des membres de la police?

M. FITZPATRICK : A quarante d'entre eux il a été accordé une augmentation de vingt-cinq cents par jour. Les inspecteurs reçoivent maintenant $2.90 et $2.75 ; les sergents, $2.40 ; 14 constables, $2.15; 9 touchent $2.05 ; 7 ont droit à $1.80, et 8 autres, à $1.50.

M. FOWLER : Avez-vous augmenté l'effectif?

M. FITZPATRICK : Oui, de deux unités, ce qui augmente de $1,350 le chiffre des dépenses. La surveillance des divers édifices publics disséminés par toute la ville a rendu cette augmentation nécessaire. Autrefois, lorsque tous les services étaient réunis ici, on pouvait se contenter d'un effectif moindre. Le corps est absolument sous l'autorité du commissaire. C'est lui qui fait toutes les propositions l'intéressant ; la loi le constitue virtuellement le maître de la police, et il me semble assez juste qu'il en soit ainsi.

M. DANIEL : Le ministre voudrait-il dire à la Chambre si cet édifice est placé sous la surveillance du Parlement ou celle du gouvernement provincial? Ayant lu l'autre jour dans les journaux que le coiffeur du sous-sol avait été accusé d'avoir rasé les gens le dimanche, j'ai pensé que l'honorable ministre pourrait peut-être nous dire jusqu'à quel point il est permis à des agents de police habillés en bourgeois ou autrement, et ne faisant pas partie de la police fédérale, de s'introduire chez le coiffeur, dans le restaurant et autres parties de cet édifice.

M. FITZPATRICK : Il s'agit ici d'une question constitutionnelle assez délicate et sur laquelle je ne saurais donner mon opinion avant d'y avoir réfléchi. Toutefois, je n'hésite pas à dire que s'il eût été porté à la connaissance de la police fédérale que quelque étranger s'était introduit ici dans le but signalé par mon honorable ami, ce personnage eût été l'objet d'une réception fort peu courtoise.

Postes—Service extérieur—Appointements et allocations, y compris appointements de $960 pour M. James Dundas, courrier-convoyeur, remis au service le 1er septembre 1898, et présentement rétabli à son premier état en vertu de l'acte de la retraite du service civil, contre remboursement d'une somme équivalant à la déduction statutaire sur ce salaire depuis la date de son renvoi ; ses services devant être considérés comme continus, nonobstant toute disposition de l'acte du service civil, $1,694,-238.50.

M. FOWLER : Veuillez expliquer ce crédit.

L'hon. sir WILLIAM MULOCK (directeur général du Postes) : M. Dundas était courrier de chemin de fer dans la province d'Ontario. En 1896, les tribuaux le déclarèrent coupable de manœuvres corruptrices à l'occasion d'une élection, ce pourquoi il fut démis de son emploi.

M. FOSTER : S'agissait-il d'élections fédérales ou d'élections provinciales?

Sir WILLIAM MULOCK : D'une élection fédérale contestée. Après avoir été privé de son emploi pendant une année et demie, il fut réadmis dans le service. Dans l'intervalle, la loi des pensions civiles avait été abrogée, et s'il n'eût pas été admis à bénéficier des dispositions de cette loi, M. Dundas se fût trouvé privé des nombreux avantages dont il aurait pu jouir en d'autres circonstances, eu égard aux sommes qu'il avait versées au fonds de retraite.

M. BERGERON : Par qui avait-il été démis de son emploi?

Sir WILLIAM MULOCK : Par le gouvernement actuel.

M. FOSTER : Quelle faute avait-il commise ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les juges qui ont présidé à l'instruction de cette cause, l'ont trouvé coupable d'avoir suborné un électeur et d'avoir distribué de l'argent au cours de la campagne électorale.

M. FOSTER : Mon honorable ami entretient-il des sentiments de sympathie ou de camaraderie à l'endroit de ce monsieur ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne comprends pas ce que signifie cette question de l'honorable député. L'item lui-même fait voir assez clairement quel degré de sympathie nous avons pour cette personne.

M. FOSTER : A tout événement, cet item démontre pleinement que ce fonctionnaire a bien rempli ses fonctions.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous l'avons destitué parce que rien ne semblait plaider en sa faveur relativement à l'offense qu'il avait commise. Plus tard, quelques-uns de ses amis m'ont dit que s'il avait commis une faute, il fallait l'imputer à un excès de zèle en faveur d'un ami et qu'après tout M. Dundas n'était pas un malhonnête homme. Afin de me renseigner davantage, je me suis adressé moi-même aux juges qui avaient instruit la cause en question, leur demandant s'ils ne pouvaient trouver quelque fait de nature à atténuer l'offense commise par Dundas; ils m'ont répondu dans l'affirmative. C'est alors que le Conseil a cru devoir réintégrer M. Dundas dans son emploi.

M. FOWLER : Combien de temps a-t-il été exclu du service ? Durant un an et demi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je le crois. J'ai devant moi le décret du Gouvernement que je lirai, si mon honorable ami le désire. Les juges ont fait un rapport favorable et nous avons décidé de réintégrer M. Dundas dans ses fonctions.

M. BERGERON : Je n'ai pas l'intention de critiquer l'attitude prise par mon honorable ami. Au contraire, je crois qu'il s'est montré très généreux dans ce cas-ci ; cependant, si le Gouvernement se propose d'agir de cette façon dans des circonstances semblables, je puis lui rappeler des cas de certains employés qu'il a destitués simplement parce qu'ils avaient voté aux élections, et auxquels il a refusé l'avantage d'une enquête. Ces fonctionnaires avaient acquitté leur contribution au fonds des pensions de retraite, et ils ont tout perdu par suite de leur destitution. Si le Gouvernement est prêt à suivre la ligne de conduite tracée par mon honorable ami, je pourrai soumettre à son examen des cas qui méritent certainement d'attirer son attention.

Sir WILLIAM MULOCK : En vérité, je serais très peiné qu'on revoyât du service un fonctionnaire quelconque pour la simple raison qu'il aurait voté à une élection.

M. BERGERON : Je pourrais citer les noms de certains fonctionnaires qui se trouvent dans ce cas.

Sir WILLIAM MULOCK : Il me semble impossible que le Gouvernement aurait destitué un employé simplement parce que ce dernier aurait exercé ses droits de citoyen, et je suis à peu près certain qu'il doit exister d'autres motifs que mon honorable ami ignore apparemment.

M. FOSTER : Dans la division électorale que je représente, le Gouvernement a remercié de ses services un fonctionnaire qui s'est simplement permis de voter, sans prendre autrement part à l'élection. La seule raison invoquée pour cette destitution, c'est que ce fonctionnaire avait un frère qui n'était pas à l'emploi de l'Etat, mais qui s'était mêlé activement à la campagne électorale. Voilà ce qu'a prouvé à l'évidence l'un des commissaires mêmes du Gouvernement. L'unique cause de ce renvoi, la seule raison fournie au Parlement à ce sujet, c'est que le frère de cet employé était un partisan politique dévoué. Aujourd'hui, vous faites amende honorable à M. Dundas—et je ne vous blâme pas pour cela—mais vous devriez agir d'une façon ou d'une autre dans le cas que je mentionne.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne parle pas au nom des autres ministères, mais de celui dont je suis le chef, et je n'ai aucun renseignement de la nature de ceux auxquels l'honorable député fait allusion. On constatera, je crois, qu'il y a d'autres circonstances qui donnent raison au Gouvernement d'avoir agi comme il l'a fait, mais il est impossible de s'occuper de tous ces cas à la fois. On doit les étudier séparément. Cela m'étonnerait grandement d'apprendre qu'un ministre eût jamais destitué un employé pour le fait simple que ce fonctionnaire aurait exercé ses droits de citoyen.

M. FOWLER : Dans le district que je représente, on constate plus de destitutions opérés depuis 1896, par le ministère des Postes que par tous les autres départements réunis. Le directeur général des Postes s'est montré, semble-t-il particulièrement avide de vengeance à l'égard des employés qu'on lui avait signalés comme ayant simplement voté suivant leur conscience. Des directeurs de la poste dans tout le comté ont été destitués, sans enquête aucune. L'honorable ministre a dit—et je l'approuve en cela—qu'un homme avait le droit parfait de voter, mais je vais plus loin et j'affirme qu'un citoyen jouit non seulement de ce droit, mais encore de celui d'exercer toute l'influence dont il dispose pour engager les autres électeurs à voter en faveur de ce qu'il croit juste. A mon sens, on ne devrait pas destituer un fonctionnaire, parce qu'il aurait exercé son influence sur ses concitoyens. On

ne devrait le renvoyer du service que s'il manque de remplir ses fonctions.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne voudrais pas, par mon silence, laisser croire que j'admets avoir congédié un seul employé dans les circonstances dont a parlé mon honorable ami. S'il veut me signaler un cas quelconque de destitution semblable, je lui démontrerai que les circonstances diffèrent complètement de celles qui lui semblent exister.

M. FOWLER : Jamais, à ma connaissance, l'honorable ministre n'a voulu admettre quoi que ce fût ; mais il devrait se rappeler qu'au cours des quatre dernières saisons j'ai très souvent appelé son attention sur des destitutions de directeurs de la poste, destitutions opérées uniquement à la demande de la personne chargée de la distribution des faveurs muinistérielles dans mon comté.

Sir WILLIAM MULOCK : L'autre jour, j'ai promis à mon honorable ami de Beauharnois des explications à propos des appointements de $720 que reçoit un certain messager. La voici. Certains employés de cette classe ont accepté le système d'augmentation graduelle des salaires qui a été inauguré il y a trois ans. D'après ce système, un messager reçoit un salaire de tant par jour et ses appointements peuvent, par la suite, atteindre le montant de $725 par année.

M. BERGERON : Quelle est la ligne de démarcation entre les deux classes, quand vous faites les nominations ?

Sir WILLIAM MULOCK : On peut nommer des messagers en cette simple qualité, ou suivant le système d'augmentation graduelle du traitement. Ainsi, par exemple, un portier ou un emballeur retire $700 par année. Aujourd'hui, s'il nous fallait nommer quelqu'un pour remplir l'un ou l'autre de ces emplois, nous pourrions, à notre choix le placer dans la classe de ceux qui se trouvent sur le système d'augmentation graduelle, d'après une base de salaire de tant par jour. On a appliqué presque entièrement ce système aux facteurs et à tous les employés qui font partie de l'administration des postes. Leur traitement n'est d'abord que de $1.25 par jour ; il s'élève après quelques mois à $1.50, et cette augmentation se continue graduellement de telle sorte qu'après environ quatre années de service, ces fonctionnaires touchent les appointements maximums de $2.25 par jour. En outre, ils ont droit à une gratification de $20 par année, s'ils remplissent bien leur devoir —mon honorable ami constatera, je crois, que toutes ces sommes réunies forment le montant de $724.25. Le fonctionnaire dont il parle faisait partie de la classe dont je viens de parler et recevait les appointements maximums, soit $724.25. Il s'appelle A. Smith.

M. FOWLER.

M. BERGERON : Ces messagers sont-ils nommés d'une manière permanente ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, la seule différence se trouve dans le mode de rétribution.

M. BERGERON : Qui décide s'ils doivent être nommés dans une classe ou dans une autre ?

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsque la loi est venue en vigueur, chaque fonctionnaire avait le privilège de se prévaloir de l'ancienne loi ou d'invoquer les dispositions du nouveau statut, mais toutes les nouvelles nominations se font suivant le système d'augmentation graduelle des appointements.

M. BERGERON : Je remercie l'honorable directeur général des Postes des explications qu'il m'a fournies. Revenant à la question que nous discutions, il y a quelques instants, je veux faire allusion à un fait qui s'est passé à ma connaissance personnelle. Le directeur de la poste à Beauharnois, en 1896, était M. Alexis Doutre. C'était un fonctionnaire modèle, et jamais on n'entendit de plainte contre la manière dont il administrait ce bureau. Avant sa nomination, il s'était montré partisan zélé, mais, au cours de sa carrière comme directeur de la poste, il n'a rien fait de nature à exciter l'ire des citoyens de cette localité qui ne partageaient pas ses opinions politiques. A l'arrivée de mon honorable ami (sir William Mulock) à la tête du ministère des Postes, M. Doutre fut destitué sommairement, sans qu'on accordât l'enquête que je demandais. Un fonctionnaire du ministère se rendit auprès de M. Doutre et lui demanda les clefs de son bureau. Cette destitution causa à M. Doutre des embarras sérieux. Il avait loué une maison en se rendant responsable du loyer de cet immeuble. Son successeur, un ami politique du Gouvernement, a rempli son devoir avec exactitude. Mais, j'ai le regret de dire qu'il est, aujourd'hui, malade au point de ne pouvoir, je crois, exercer bien longtemps ses fonctions. A mon avis, ce serait pour l'honorable directeur général des Postes faire acte de délicatesse et de générosité, si cette place devient vacante, en réintégrant M. Doutre dans les fonctions qu'il remplissait d'abord. Il ne s'est pas encore relevé des pertes financières qu'il a subies par suite de sa destitution si inattendue, si soudaine ; c'était une éventualité qu'il n'avait pas prévue. En lui confiant de nouveau cette fonction, le directeur général des Postes ne ferait qu'un acte de justice qui serait plus avantageux à son parti qu'il ne saurait l'être à moi-même. Cette attitude serait sage pour une autre raison que je vais indiquer.

Lorsque le moment sera venu de nommer quelqu'un à ces fonctions, mon honorable ami recevra des demandes de nombreux aspirants dont la plupart ne posséderont pas les aptitudes voulues, s'il connaît parfaitement tout ce qui se rapporte à cet emploi.

Je pourrais ajouter que je me suis toujours placé à un point de vue différent de celui choisi par mon honorable ami, quand il s'est agi de ces questions. En ma qualité de député, j'ai déjà eu l'occasion d'appuyer un gouvernement ici-même ; dans ce temps-là nombre de directeurs de la poste dans le comté de Beauharnois étaient des adversaires politiques pour moi. Pourtant, je n'ai jamais demandé la destitution d'aucun de ces fonctionnaires; quelques-uns encore exercent leurs foncions et ont travaillé contre moi aux dernières élections. Je ne m'en plains pas, parce que ces fonctionnaires remplissent leur devoir officiel d'une manière satisfaisante. J'insiste simplement sur ce point et je m'en sers comme argument pour demander que, advenant une vacance à la direction du bureau de poste de Beauharnois, mon honorable ami (sir William Mulock) réintègre dans ses fonctions celui qu'on a congédié, sans raison valable, ainsi que l'honorable ministre pourra s'en convaincre en examinant cette affaire.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Bergeron) possède à un haut degré le talent de s'adresser aux sentiments de quelqu'un d'une façon séduisante, je puis simplement lui répondre que si nous nous trouvons dans la nécessité de nommer un directeur de la poste à Beauharnois, nous tiendrons compte des observations de mon honorable ami. Il va sans dire que je ne puis faire de promesse. Je ne me rappelle pas les circonstances qui ont marqué la destitution de l'ex-directeur de la poste à cet endroit.

M. BERGERON : Je serais heureux de rappeler ailleurs à mon honorable ami tous les faits se rapportant à cette affaire.

M. SPROULE : Il y a quelque temps, les journaux ont annoncé que le directeur général des Postes avait augmenté les appointements des directeurs de poste ruraux. Il se proposait de leur accorder une augmentation dès cet hiver même. Y a-t-il un semblant de vérité là-dedans, ou n'a-t-on répandu ce bruit que dans le but d'obtenir des avantages politiques aux dernières élections ? On a beaucoup parlé de cette augmentation dans notre district.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas enteandu parler de cela et je ne connais rien qui aurait pu donner lieu à cette rumeur.

M. FOWLER : L'honorable ministre (sir William Mulock) voudra-t-il nous expliquer la nature de ces augmentations?

Sir WILLIAM MULOCK : L'augmentation totale est de $125,068 répartie comme suit : bureau des inspecteurs généraux, $2,154,75 ; service des bureaux ambulants, $22,456.50 ; bureaux de poste dans les villes, $90,456.75. Il s'agit exclusivement de l'augmentation des appointements des fonctionnaires.

M. FOWLER : Toutes ces augmentations sont statutaires ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je le crois. Les inspecteurs ont droit à certaines augmentations après tant d'années de service. On compte sept augmentations de $100, dix-sept de $50 chacune, une de $78.25, une autre de $30, et l'on tient compte d'un léger écart de $496.50 dans les allocations budgétaires de 1904-1905. Sept inspecteurs reçoivent chacun une augmentation de $100. En ce qui se rapporte à la division du Nouveau-Brunswick, M. N. R. Colter reçoit une augmentation de $100 qui portera ses appointements à $2,500. Le traitement maximum est de $2,600.

M. FOSTER : D'après le rapport de l'auditeur général le traitement de ce fonctionnaire ne doit pas atteindre si tôt le maximum.

Sir WILLIAM MULOCK : A tout événement, la loi lui donne droit à cette augmentation de $100. Le statut modifiant la loi concernant le service civil a élevé le montant maximum des appointements de ces inspecteurs. En vertu de l'ancienne loi, ces fonctionnaires ne pouvaient obtenir de l'avancement à une classe supérieure qu'après avoir passé un certain nombre d'années dans le service. Le statut adopté, il y a deux ans, a modifié sensiblement le montant des traitements des fonctionnaires civils et, entre autres, ceux des inspecteurs.

M. FOWLER : Tous ces fonctionnaires sont-ils traités de la même façon ?

Sri WILLIAM MULOCK : Oui, il n'y a pas de distinction ou de favoritisme ; tous sont traités suivant la loi.

M. FOWLER : Distinguer n'est pas toujours favoriser.

Sir WILLIAM MULOCK : Dans la division de Québec, l'inspecteur Bolduc reçoit une augmentation de $100.

M. FOSTER : Dans la division du Nouveau-Brunswick, combien M. Colter reçoit-il maintenant ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le montant mentionné par l'auditeur général, je suppose.

M. FOSTER : L'augmentation du traitement d'un inspecteur est de $100, n'est-ce pas ?

Sir WILLIAM MULOCK. Je ne me souviens pas de cette disposition de la loi concernant le service civil ; celle-ci contient, du reste, nombre de modifications. L'inspecteur Bolduc reçoit maintenant $2,400.

M. FOSTER : Non ; ses appointements sont de $2,288, d'après le rapport de l'auditeur général.

Sir WILLIAM MULOCK : Le sous-ministre dit que le montant exact est de $2,400.

Je ne puis expliquer les chiffres donnés par l'auditeur général. J'ignore qui a raison. A tout événement, ce fonctionnaire touche le montant maximum de ses appointements.

M. FOSTER : Ce sont tous des fonctionnaires de l'administration. M. Bolduc reçoit-il autre chose que son traitement?

Sir WILLIAM MULOCK : Le sous-ministre m'explique qu'il s'agit des appointements de l'exercise clos le 30 juin 1904 ; dans ce cas le montant de ces derniers serait de $2,300. M. Bolduc a probablement reçu une augmentation de $100. Il peut se faire que de ce montant on ait déduit une certaine somme pour le fonds des pensions de retraite, ce qui diminuerait le tout à ce montant incomplet. Le sous-ministre m'informe maintenant qu'au mois d'août dernier les appointements de M. Bolduc ont été portés de $2,300 à $2,400. Ce que j'ai lu est donc exact.

M. FOWLER : Pour l'exercice prochain, il recevra $2,500?

Sir WILLIAM MULOCK: Il touche maintenant $2,400 et ce seront là ses appointements tant que ce budget ne sera pas en vigueur. Alors, il jouira de cette augmentation de $100.

M. FOWLER : Ces $12 et quelques cents représenteront-ils le montant de sa souscription au fonds de la pension de retraite?

M. FOSTER : Cette taxe est de $11.58.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore qu'elle est la retenue pour ce fonds. N'est-elle pas de 2½ pour 100?

M. FOWLER : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Si M. Colter était entré dans le service après que la loi relative aux pensions de retraite n'eût plus été en vigueur, sa contribution serait de 5 pour 100 par année.

M. FOSTER : Dans ce cas, je ne puis voir comment vous pouvez obtenir ce chiffre.

Sir WILLIAM MULOCK : L'item suivant se rapporte à J. W. Bain, division de Montréal. Il reçoit une augmentation de $100, et il en est ainsi pour J. A. Madore, sous-inspecteur. Au bureau de Kingston, Henry Merrick voit ses appointements, qui sont de $2,500 aujourd'hui, augmentés de $100. J. Henderson, du bureau de Toronto, retire maintenant $2,500 ; on lui accorde une augmentation de $100 ; dans la division de Victoria, E. H. Fletcher——

M. FOWLER : Si toutes ces augmentations se font en vertu de la loi adoptée il y a deux ans, comment se fait-il que ces fonctionnaires reçoivent $100 de plus que les autres inspecteurs dont vous avez parlé?

Sir WILLIAM MULOCK : Je suppose que ce sont de plus anciens fonctionnaires et qu'ils ont obtenu de l'avancement plus tôt.

M. FOWLER : Je comprends que toutes ces augmentations datent de l'adoption de la loi concernant le service civil adoptée il y a deux ans.

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a une différence entre cette augmentation de $100 et les traitements accordés avant la mise en vigueur de cette loi. Ces fonctionnaires ont été nommés à différentes dates.

M. FOWLER : Ils ne recevaient pas cette augmentation statutaire avant l'adoption de cette loi.

Sir WILLIAM MULOCK : Non. pas ces augmentations, dont il est maintenant question, évidemment.

M. FOWLER : Non, mais je croyais que lorsque la loi a été votée il y a deux ans tout le monde était mis au même rang, et je ne puis comprendre comment il se fait qu'il y en ait aujourd'hui qui sont un peu en avant des autres.

Sir WILLIAM MULOCK : Voyons ce que l'ancienne loi du service civil leur donnait. D'après cette loi un inspecteur dans la première classe recevait $2,200 par année à son entrée dans le service ; dix ans après il recevait $2,400 et après vingt ans de service $2,600. Un inspecteur dans la deuxième classe touchait $2,000 à son entrée dans le service ; $2,200 au bout de dix ans et $2,400 au bout de vingt ans. Cette loi a ensuite été amendée comme ci-après en 1903.

Le traitement d'un inspecteur des postes sera, au début, de deux milles piastres, avec augmentation annuelle de cinquante piastres, six ans durant, et de cent piastres par chaque année subséquente jusqu'au chiffre maximum de deux mille six cents piastres.

Tout inspecteur des postes qui, à la date où le présent acte sera sanctionné, aura parfait six ans de service comme tel, peut recevoir une augmentation de cent piastres annuellement jusqu'à ce qu'il est atteint le chiffre maximum de deux mille six cents piastres.

Tout inspecteur des postes qui à la date où le présent acte est sanctionné aura moins de six ans de service comme tel, peut recevoir une augmentation de cinquante piastres par année jusqu'à ce qu'il ait parfait six ans de service, et de cent piastres par année subséquente jusqu'à ce qu'il ait atteint le chiffre maximum de deux mille six cents piastres.

Le traitement d'un sous-inspecteur des postes sera au début de mille deux cents piastres, avec augmentation annuelle de cinquante piastres les six premières années, et de cent piastres les années subséquentes jusqu'au chiffre de mille huit cents piastres.

Et ainsi de suite. Il y a deux autres classes dont les membres ne recevaient pas le même traitement.

M. FOWLER : Tout le monde n'a pas commencé au même chiffre ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non. Cela en fait sept. Je n'ai pas nommé M. E. H.

Fletcher, de Victoria, dont le traitement est de $2,400. Il recevra $100. Cela fait $700 que l'on donne aux inspecteurs.

M. FOWLER : N'y a-t-il que sept inspecteurs en tout ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y en a onze; mais les autres ont atteint le maximum. Il y a ensuite dix-sept augmentations statutaires de $50, ce qui fait $850. Ce sont des commis dans les bureaux d'inspecteurs. Voici leurs noms :

	Traitement actuel.
Division de la Nouvelle-Ecosse—	
E. A. Macdonald, troisième classe cadette	$ 750
Division du Nouveau-Brunswick—	
W. Hatch, première classe	1,200
A. Thompson, deuxième classe	1,150
Division de Québec—	
M. Pelletier, deuxième classe cadette.	950
M. M. Shaw, troisième classe cadette.	750
Division de Montréal—	
M. A. Curran, quatrième classe	630
Division d'Ottawa—	
M. J. Whitty, première classe	1,300
A. L. Robinson, troisième classe, junior	750
M. C. Green, quatrième classe	630
Division de Kingston—	
M. Ford, troisième classe cadette	750
Division de Toronto—	
M. S. Bradley, deuxième classe	1,050
Division de London—	
H. G. Sears, quatrième classe	450
Division de Manitoba—	
J. L. Broughton, première classe	1,250
J. R. Simmons, deuxième classe	1,050
E. R. A. Stevenson	1,050
N. Gouin, quatrième classe	630
Division de Vancouver—	
P. Keyes, troisième classe cadette	750

Cela fait en tout dix-sept qui reçoivent l'augmentation de $50, soit un total de $850. Il y a aussi dans le bureau de l'inspecteur de Saint-Jean une augmentation de $78.25 qui ira à M. J. C. Henderson, messager, dont le salaire est augmenté de $1.50 à $1.75 par jour. M. A. O'Reilly, commis dans la troisième classe cadette, recevra aussi une augmentation de $30. Son traitement sera porté de $770 à $800, le maximum de sa classe. Le crédit contient aussi une somme de $496.50 à laquelle on n'avait pas pourvu dans le budget de 1904-05. En voici les détails. Le 13 août 1905 on a porté à $700 le traitement des commis suivants de la troisième classe cadette. L'amendement de 1903 à la loi du service civil fixait à ce chiffre le minimum de la troisième classe cadette :

	de	à	
Division de Québec—			
M. M. Shaw	$ 690	$ 700	
Division de Kingston—			
M. Ford	610	700	
Division de Vancouver—			
P. Keyes	600	700	
	1,900	2,100	
		1,900	
			200

Trois augmentations de $50 chacune aux commis ci-dessous mentionnés pour lesquelles il n'avait pas été spécialement pourvu dans le budget 1904-1905 :

	de	à	
Division de Québec—			
M. M. Shaw	$700	$750	
Division de Kingston—			
M. Ford	700	750	
Division de Vancouver—			
P. Keyes	700	750	$150
Il y a ensuite deux augmentations de chacune.			$78.25
M. J. A. Screaton, messager dans le bureau de l'inspecteur à London, et M. A. Raymond, messager dans le bureau de l'inspecteur à Québec, ont été promus du rang "D" au rang "E" le 1er mars et le 1er septembre 1904 respectivement. On leur a accordé une augmentation de vingt-cinq cents par jour, soit $78.25 par année, faisant un total de			$156 50
			$506 50
Moins $10 comptés en trop à Mlle M. A. O'Reilly, commis de troisième classe dans le bureau de l'inspecteur des postes à Québec			10 00
			$496 50

L'item suivant qui complète ce crédit de $125,000 est formé d'augmentations dans les traitements des courriers-convoyeurs. Autrefois ce service était divisé en trois classes. Le traitement à l'entrée était, je crois, de $480, et après un certain temps d'épreuve le fonctionnaire passait dans la troisième classe, ce qui lui donnait $520. Il passait cinq ans au moins dans cette classe et pouvait ensuite être promu à la deuxième. Je crois que le minimum de cette classe-là était de $640. C'est le traitement qui lui était accordé à son entrée dans cette classe et il montait ensuite jusqu'à $800 qui était le maximum. Il restait ensuite à ce traitement tant qu'il n'avait pas chance d'être promu à une classe supérieure dans le cas de vacance. Il pouvait rester longtemps à $800. Le maximum de la première classe était de $960 et une allocation de parcours.

Nous avons changé la loi il y a quelques années. Nous avons aboli les classes et fixé un traitement minimum à l'entrée dans le service et un traitement maximum. Aujourd'hui tous ceux qui entrent dans le service doivant faire six mois d'épreuve, après avoir satisfait à l'examen, pendant lesquels ils reçoivent, $400 par année et une allocation de parcours. Si à l'expiration de cette période l'employé est considéré capable de faire le service, il commence tout de suite à un traitement de $500 par année. Il n'y a plus de classes pour les courriers convoyeurs, mais tous ont droit à une augmentation de $50 jusqu'à un maximum de $1,200 s'ils remplissent bien leurs devoirs.

M. FOSTER : Quelle est l'augmentation annuelle?

Sir WILLIAM MULOCK : $50. Nous avons quatre cents convoyeurs sur les che-

mins de fer. Tous obtiendront cette augmentation, car je crois qu'il y en a bien peu qui ne l'ont pas méritée. Ceux mêmes qui étaient rendus au maximum de leur classe obtiendront l'augmentation de $50 tant que leur traitement ne sera pas rendu à $1,200.

M. FOWLER : A-t-on changé le tarif de l'allocation de parcours ?

Sir WILLIAM MULOCK : Elle est restée au même chiffre ; un demi-cent le jour et un cent la nuit.

M. FOWLER : Qui assigne les routes aux différents commis.

Sir WILLIAM MULOCK : Le contrôleur du service ambulant, M. Armstrong.

M. FOWLER : Quels sont les devoirs du commis en chef de chaque service?

Sir WILLIAM MULOCK : Cette charge n'existe plus. Il y a maintenant un surintendant pour chaque province.

M. FOWLER : On l'appelait autrefois premier commis.

Sir WILLIAM MULOCK : Dans le Nouveau-Brunswick par exemple il y a un surintendant.

M. FOWLER : Quels sont ses devoirs?

Sir WILLIAM MULOCK : Il est comme surveillant des commis.

M. FOWLER : N'est-ce pas lui qui leur assigne leurs routes.

Sir WILLIAM MULOCK : Sous la réserve de l'approbation du contrôleur.

M. FOWLER : Toujours?

Sir WILLIAM MULOCK : Je suppose que dans une grande mesure il est responsable de l'organisation de son district.

M. FOWLER : Ce n'est pas le contrôleur qui assigne la route à chaque courrier-convoyeur. Ce n'est, par exemple, que lorsque le surintendant a nommé John Smith pour faire le service entre Saint-Jean et Montréal, que commencent les devoirs du contrôleur qui sont d'assurer que le service soit bien fait. Le contrôleur n'est pas consulté dans le choix de Smith?

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois qu'il devrait être consulté, parce qu'un courrier-convoyeur entre Saint-Jean et Montréal traverse les districts d'autres inspecteurs, et il serait bon de tenir compte de cela. Le comité désire-t-il que je donne la liste des commis ?

M. FOSTER : Ils sont tous sur le même pied?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, tous sur le même pied. Il peut se faire que quelques-uns ne reçoivent pas l'augmentation de $50 pour une raison quelconque. C'est le contrôleur qui décide cela. Je ne fais qu'agir d'après se conseils et ceux du sous-ministre.

M. FOWLER : Je suppose que plus un commis parcourt de milles, plus il reçoit d'argent ; je parle de ceux qui sont à tant du mille. Tous les commis ne reçoivent pas la même somme.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas que les commis trouvent grand profit dans ce système, car plus longue est leur course plus grandes sont leurs dépenses. Ceux qui sont économes y gagnent peut-être quelque chose, mais d'après ce que j'entends dire un demi-cent du mille les paye peu.

Cela complète les $32,456.50. L'item suivant, qui entre dans le crédit de $125,000, est celui de $90,456.70 pour les bureaux de poste des villes.

Le comité fait son rapport.

Sir WILLIAM MULOCK propose que la Chambre ajourne, et à 6 heures de l'après-midi la séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 25 janvier 1905.

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

INTERPELLATIONS.

LE STEAMER " CHAMPLAIN ".

M. MORIN :

1. Quel est le coût du steamer de l'Etat, le " Champlain ", livré à Québec ?
2. Quelle a été la dépense moyenne, par jour, dudit steamer depuis son arrivée à Québec ?
3. Combien de voyages ont été faits par ledit steamer entre le quai de la Rivière-Ouelle ou Saint-Denis et la Malbaie ?
4. Pourquoi ledit steamer n'a-t-il pas fait des voyages réguliers entre les deux points ci-dessus mentionnés ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $87,600.
2. Pour salaires, pension, combustible, huile et vêtements, une moyenne de $80.
3. Seize voyages d'aller et retour, jusqu'au dernier rapport du 17 du courant.
4. En conséquence d'accumulations de glaces sur la batture vis-à-vis du quai de la Rivière-Ouelle (batture qui sera enlevée la saison prochaine) et de la survenance de brumes et tempêtes de neige ; et aussi, durant un temps, à cause de réparations nécessitées à la suite d'un accident léger.

LE STEAMER " MONTCALM ".

M. MORIN :

1. Quel est le coût réel du steamer de l'Etat, le " Montcalm ", livre à Québec ?
2. Quelle a été la dépense moyenne, par jour, dudit steamer depuis son arrivée à Québec ?
3. A quoi est employé ledit steamer ?

4. Combien de voyages ont été faits par ledit steamer entre la ville de Québec et l'île d'Orléans, et *vice versa* ?

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. $272,000.

2. $150, provenant principalement de la forte consommation de houille.

3. Il est utilisé en vue de hâter la reprise de la navigation entre Québec et Montréal, au printemps, et de prolonger la navigation à l'automne ; aussi, en vue de secourir les navires engagés dans les glaces et de démontrer la possibilité de la navigation d'hiver le long de la rive nord du golfe Saint-Laurent. Il servira encore, en été, de phare et pour le service des bouées dans la province de Québec.

4. Aucun ; son travail s'est fait en aval de Québec.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL.

M. AMES :

1. Quels sont les membres actuels de la commission du port de Montréal nommés par le Gouvernement ?

2. Quand ces diverses nominations ont-elles été faites ?

3 Quelle est la durée de leurs fonctions ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries).

1. L'honorable M. R. Mackay, MM. Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, député, Alphonse Racine, Eustache H. Lemay et W. E. Doran.

2. Les cinq premiers ont été nommés le 28 septembre 1896 ; M. Doran, le 15 avril 1902.

3. A volonté.

M. AMES :

1. M. Jonathan Hodgson a-t-il démissionné en qualité de membre de la commission du port de Montréal ?

2. Dans l'affirmative, quelles raisons a-t-il données ?

3. Cette démission a-t-elle été acceptée ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il de le remplacer ?

5. Dans l'affirmative, quand la nomination sera-t-elle faite ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui ; le 23 mars 1904.

2. Raisons personnelles.

3. Non.

4. Non. Le gouvernement se propose de remettre à l'étude, dans le cours de la présente session, toute l'organisation de la commission du port de Montréal.

5. Voir la réponse précédente.

SERVICE MARITIME ET FLUVIAL.

M. AMES :

Au sujet des crédits pour 1904-1905 qui contenaient l'item suivant : " Service maritime et fluvial, montant supplémentaire requis pour enlèvement d'obstructions, y compris l'élévateur submergé dans le port de Montréal, et obstruction dans la rivière Ostall (C.-A.), $9,000 ",—et comme il a été déclaré en Chambre par le ministre de la Marine et des Pêcheries que $7,000 de ce montant étaient destinées au relèvement dudit élévateur,—est-ce que ce montant a été remboursé à l'Etat par les parties intéressées, ou des mesures sont-elles prises pour en obtenir le remboursement ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. La dépense nécessitée par le renflouage de l'élévateur en question à Montréal a été remboursée à la commission du port de Montréal par la Montreal Grain Elevating Company. Le département de la Marine et des Pêcheries n'a eu aucune dépense à faire à ce sujet.

HANGARS EN ACIER—PORT DE MONTREAL.

M. AMES :

1. Quand les plans, devis et estimations pour les hangars en acier que l'on construit actuellement dans le port de Montréal ont-ils été d'abord approuvés par le Gouvernement ?

2. Depuis l'approbation susdite, le Gouvernement a-t-il autorisé des modifications dans lesdits plans, devis et estimations ?

3. Depuis l'adjudication de l'entreprise par les commissaires du port, le Gouvernement a-t-il sanctionné des modifications dans les conditions du contrat ? Et, dans l'affirmative, quelles sont ces modifications ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Le 21 décembre 1903.

2. Non.

3. Non.

M. P. W. ST. GEORGE.

M. AMES :

1. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il actuellement à son service une personne du nom de P. W. St. George ?

2. Dans l'affirmative, quand son temps de service a-t-il commencé, pour quels travaux a-t-il été employé et quel traitement a-t-il reçu jusqu'à ce jour ?

3. Quels sont les certificats, grades ou titres conférés audit St. Georges, en qualité d'ingénieur, et quelles étaient ses aptitudes en ce qui concerne la construction de hangars d'acier ?

4. Ledit St. George a-t-il dressé des plans, indépendamment des commissaires du port de Montréal, pour la construction de hangars en acier sur les quais ? Dans l'affirmative, quand et à la demande de qui, et lesdits plans ont-ils été soumis à l'approbation du conseil des ministre ou du ministre des Travaux publics ou du ministre de la Marine et des Pêcheries ?

L'honorable R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. Le 9 août 1904. En qualité d'ingénieur préposé à la surveillance (de concert avec l'ingénieur de la commission du port de Montréal) des travaux de construction des hangars et transporteurs dans le port de Montréal.

Il a reçu jusqu'aujourd'hui $1,167.67.

3. Il est membre de l'Institute of Civil Engineers, de Londres, Angleterre, et membre du conseil de la société Canadienne des Ingénieurs Civils. On considère que c'est là une garantie suffisante de ses aptitudes professionnelles.

4. En octobre 1904. A la demande du ministre, en vue de faire certaines modifications suggérées par la Fédération des affréteurs et autres intéressés. Les plans ont été soumis au ministre de la Marine et des Pêcheries et sont actuellement à l'étude.

IMPORTATIONS SOUS L'EMPIRE DU TARIF DIFFERENTIEL.

M. DANIEL :

1. Quelles sont les quantités et valeur des articles importés au Canada à la faveur du tarif différentiel en 1903 et 1904 ?

2. Quelle proportion de ces articles a été importée par les ports du Saint-Laurent et par les ports canadiens de l'Atlantique, respectivement ?

3. Quelles quantités ont été importées par des ports des Etats-Unis, quels sont ces ports et quelle quantité a été importée par chaque port?

L'honorable WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Les statistiques douanières ne nous mettent en état de répondre qu'à la partie de cette question ayant trait à la valeur des marchandises importées pour la consommation au Canada sous l'empire du tarif différentiel. Ils sont comme suit.

Pour l'exercice 1902-1903, $37,614,505 ;

Pour l'exercice 1903-1904, $44,765,253.

2.-3. Les statistiques douanières ne classent pas séparément les marchandises importées par voie des Etats-Unis, ou des ports canadiens du Saint-Laurent ou de l'Atlantique, sous le bénéfice du tarif différentiel. Si l'on considère en bloc les marchandises importées sous l'empire des deux tarifs (général et différentiel), il est possible de distinguer les quantités venues par les ports canadiens de l'Atlantique et du Saint-Laurent, ainsi que celles venues par les ports des Etats-Unis ; mais en ce qui regarde les marchandises importées à la faveur du tarif différentiel, cette distinction ne saurait être faite.

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT.

M. WARD—par M. Foster :

1. Quelles études topographiques, s'il en est, ont été faites cette année en ce qui concerne les tracés du canal de la vallée de la Trent entre le lac Rice et le lac Ontario ?

2. Par qui ces recherches ont-elles été faites ?

3. Le Gouvernement a-t-il reçu des rapports de ces travaux ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Des levés topographiques ont été faits, ou sont à se faire entre le lac Rice et Port-Hope, de même qu'entre le lac Rice et Cobourg et le lac Rice et Trenton, en vue du creusement de ce canal de la Trent.

2. Ces levés ont été exécutés par M. E. J. Walsh, I.C.;

Le levé de Port-Hope est confié à M. G. L. Law ;

Le levé de Cobourg aussi à M. G. L. Law;

Le levé de Trenton à M. S. E. Patterson.

3. Il n'a encore été reçu aucun rapport de ces levés, qui ne sont pas encore terminés.

COMMISSION DU PORT DE MONTREAL—HANGARS PERMANENTS.

M. MONK demande :

Copie de toute correspondance entre le bureau des commissaires du port de Montréal et le ministère de la Marine et des Pêcheries au sujet de l'érection de hangars permanents sur les quais, dans le port de Montréal, de la correspondance entre le Gouvernement et la fédération des affréteurs et des rapports des ingénieurs adressés au Gouvernement sur le même sujet. Aussi, copie de la correspondance entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et M. F. D. Monk sur le même sujet.

Je désire, par le moyen de cette motion, obtenir toute la correspondance échangée depuis deux ou trois ans entre le Gouvernement et la commission du port de Montréal. La publication de cette correspondance devra en même temps, à ce que j'espère, jeter quelque jour sur les différends qu'on prétend s'être produits entre les membres de la commission du port, ou du moins entre cette commission et le Gouvernement. Ces différends ont assurément eu pour effet d'entraver l'exécution des travaux d'amélioration du port, plus particulièrement la construction des hangars permanents, qu'on devait terminer à temps pour la reprise de la navigation.

On désire aussi connaître quelle sera la ligne de conduite du Gouvernement en ce qui regarde la commission du port de Montréal ; le Gouvernement se propose-t-il dans le cours de la session actuelle de modifier ou de changer complètement la composition de ce corps. D'après la réponse que vient de donner mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries (l'honorable M. Préfontaine), à une demande d'informations, je crois que c'est là, en effet, l'intention du Gouvernement. Nous avons donc intérêt, non-seulement à Montréal mais dans toute l'étendue du Canada, à savoir quels sont ces changements. Qu'on me permette, monsieur l'Orateur, de dire à la Chambre que la commission du port de Montréal est une très ancienne institution. On peut dire que l'administration du port a été établie longtemps avant la Confédération et même avant l'union des deux Canadas. Le texte de loi le plus ancien ayant trait à l'administration du port de Montréal se trouve au chapitre 20 des statuts de la sixième année du règne de Guillaume IV, lequel chapitre a été, à plusieurs reprises sous l'union, modifié par le parlement du Canada-Uni. Depuis la Confédération il n'a pas été fait moins de vingt et

un amendements, je pense, à la loi instituant la commission du port de Montréal, définissant sa juridiction et délimitant le port même.

En 1894, les lois dont je viens de parler furent refondues par le chapitre 48 des statuts 57 et 58 Victoria, connu sous le nom d'acte de la commission du port de Montréal de 1894; c'est la loi dans son état actuel. Il est bon de rappeler à la Chambre, je pense, qu'au terme de cette loi, la commission du port de Montréal, chargée de l'administration de ce port, se trouve, d'une manière indirecte, placée sous la direction du Gouvernement fédéral. Cette commission du port de Montréal comprend actuellement onze membres, dont six nommés par l'Exécutif et maintenus en fonction à volonté. Le maire de Montréal est de droit, durant son temps d'office, membre de ladite commission. Celle-ci comprend, en outre, quatre autres membres dont un est élu par chacun des corps suivants pour une période de quatre ans : le Montreal Board of Trade, la Montreal Corn Exchange Association, la Chambre de Commerce de Montréal et enfin, le commerce maritime, c'est-à-dire les particuliers ou compagnies tenant un bureau à Montréal, propriétaires ou agents de navires maritimes fréquentant le port de Montréal pour des fins de commerce. Cette loi de 1894 ne détermine pas simplement de nouveau les limites du port, mais autorise largement les commissaires à emprunter, à exproprier, à exécuter des améliorations, ainsi qu'à prélever des péages et des droits.

Un mot maintenant quant au personnel actuel de la commission. Voici les noms des membres de la commission nommés par le Gouvernement et maintenus en fonction à son gré : L'honorable M. Robert Mackay, président de la commission; MM. Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, membre du Parlement, Alphonse Racine, marchand, Eustache Lemay, marchand, W. E. Doran, architecte—ce sont là les six membres de la commission nommés par le Gouvernement ; Son Honneur le maire Laporte, membre de droit de la commission, et MM. James Cochrane, John Torrance, L. A. Geoffrion et Robert Reford, représentant les divers intérêts dont je viens de parler. Je n'ai pas besoin d'ajouter que ce sont là d'excellents représentants des intérêts commerciaux et maritimes de la ville et du port de Montréal. Le président, l'honorable M. Robert Mackay, est un homme de loisirs ayant de grands intérêts liés à la prospérité de Montréal, et dont la réputation d'administrateur n'est plus à faire. D'après la loi de 1894, et en vertu des dispositions de cette loi, la commission s'est adjoint un secrétaire, un ingénieur en chef, M. John Kennedy, un capitaine de port, M. James McShane, un sous-capitaine de port, le capitaine Bourassa, et un payeur.

Depuis dix ou onze ans, des améliorations considérables se poursuivent dans le port de Montréal. Ces améliorations se recommandent par leur grande utilité, mais on a aussi jugé qu'elles étaient nécessaires, afin de permettre à Montréal de soutenir la concurrence de plusieurs ports rivaux, aux Etats-Unis. Comme chacun le sait, la situation exceptionnellement avantageuse du port de Montréal devrait permettre d'y attirer une part prépondérante du commerce d'exportation du grain, et même du commerce de tout l'ouest de ce continent. Laissez-moi vous citer quelques chiffres, relevés dans les statistiques de 1900, afin de vous montrer l'importance de Montréal en regard des autres ports du Dominion. Le commerce étranger des principaux ports du Dominion est comme suit :

Port.	Commerce.
Montréal	$138,895,190
Québec	10,619,765
Halifax	13,094,094
Saint-Jean, N.-B.	14,463,937

Ce sont là les chiffres de 1900. Mais le commerce du port de Montréal a toujours été, depuis lors, je crois, en augmentant. La perception des droits de douane, pour ces mêmes ports, et pour la même année, donne les chiffres suivants :

Port.	Droits de douane.
Montréal	$9,136,377
Saint-Jean, N.-B.	897,659
Halifax	1,252,067
Québec	961,937

On voit par ces chiffres que le port de Montréal, en raison de sa situation, et pourvu que ses affaires soient sagement administrées, devra recevoir une très forte partie, non seulement du commerce de l'Ouest et du Canada, mais même, comme beaucoup le croient, du commerce de l'ouest des Etats-Unis.

D'après les dispositions de la loi qui régit la commission du port de Montréal, les commissaires sont tenus de présenter chaque année un rapport au gouvernement. Autrefois, ces rapports étaient soumis au département des Travaux publics, dont relevait directement la commission du port de Montréal. Mais, depuis l'année dernière, cette commission, ainsi que les travaux en voie d'exécution, relèvent du ministre de la Marine et des Pêcheries. Malheureusement, la commission n'a fait aucun rapport—pas, du moins, que je sache—pour 1903, ni pour 1904. Autant que j'ai pu savoir, certains désaccords sont intervenus au sujet du rapport de 1903, et il en est résulté que nous n'avons en main que le rapport de 1902, qui est le dernier rapport publié, et, je crois aussi, le dernier qui ait été soumis au Gouvernement.

Nous voyons, dans ce rapport, que les obligations de la commission du port de Montréal, à la fin de 1902, représentaient une dette de $5,322,000, dont $2,222,000 dus au public et $3,100,000 dus à l'Etat. La moyenne de l'intérêt est de 3⅞ pour 100, et je puis ajouter que la commission n'a jamais manqué une seule fois de payer cet intérêt, soit aux porteurs d'obligations ou

à l'Etat, offrant là un exemple d'exactitude que plusieurs autres commissions de ports pourraient suivre. Comme nos honorables collègues le savent, l'Etat a de temps à autre avancé à la Commission du port de Montréal les fonds nécessaires pour l'exécution des travaux d'ordre permanent dont les plans et devis doivent avoir au préalable été sanctionnés à Ottawa. Je ne vois dans la loi aucune disposition qui oblige la commission du port de Montréal à soumettre au Gouvernement ses plans et devis pour travaux d'ordre permanent. Mais je suppose que cette obligation provient de ce que la commission du port de Montréal relève du Gouvernement, représenté par le ministre de la Marine et des Pêcheries, et il peut aussi se faire que ce soit là une condition attachée aux avances de fonds de la part de l'Etat. En vertu de la loi 61 Victoria, chap. 44, le Gouvernement a été autorisé à prêter $2,000,000 à la commission du port de Montréal. Le rapport de 1902 nous montre que, sur cette somme, $650,000 ont été remis aux commissaires du port pour être inscrits au compte du capital. Nous voyons en outre qu'en 1902 on a dépensé au-delà de $1,000,000 pour des améliorations d'ordre permanent, dont $333,522.21 pour un élévateur à grains en l'un des endroits les plus accessibles du port. Les plans pour les améliorations permanentes ont été préparés avec le plus grand soin, et si on peut les mener à bonne fin il n'y a aucun doute que le port de Montréal se trouvera placé dans d'excellentes conditions pour soutenir la concurrence de ses rivaux du continent américain. Il convient aussi de signaler que les revenus de la commission pour l'année expirée le 31 décembre 1902, se sont élevés à $327,236.07, soit une augmentation de $56,824.93 sur l'année précédente. Quant aux droits de port—ce qui a bien son importance, car c'est le grand désir de tous ceux qui s'intéressent au commerce du Dominion que Montréal finisse par être créé port libre —nous voyons que les droits de quayage sur les importations se sont élevés à $133,426.79, et les droits sur les exportations à $96,822.11 ,soit un total de $280,248.98. On a perçu aussi d'autres droits et redevances. Ainsi on le voit, il s'en faut encore de beaucoup que Montréal soit un port libre. Il faut remarquer, cependant, d'autre part, que les revenus de 1902 excèdent ceux de l'année précédente. L'augmentation des droits sur les importations a été de $50,812.11, et sur les exportations de $9,139.06. Il y a eu un excédent de revenu ordinaire, sur les dépenses, de $19,402.52. On peut se faire une idée du développement qu'a pris depuis peu le port de Montréal en considérant qu'en 1902, qui est la dernière année pour laquelle nous ayons un rapport, il y a eu augmentation de tonnage de plus de 38,000 tonnes pour les navires de l'intérieur. Cependant, les exportations de grain n'en ont pas moins accusé une diminution de 1,800,000 boisseaux, ce qui prouve que Montréal, tout en jouissant d'une situation exceptionnellement avantageuse pour ce commerce d'exportation, n'est pas encore suffisamment bien outillé pour lui permettre de soutenir la concurrence avec les ports d'expédition de grain des Etats-Unis. Par contre, notre commerce de bois avec l'Europe a donné une augmentation de 188 millions de pieds, bien que nos envois de bois dans l'Amérique du Sud aient accusé une diminution de plus de 500,000 pieds. Il y a eu une augmentation de plus de 135,000 barils pour nos exportations de farine, et une diminution de 41,000 caisses pour nos exportations d'œufs. Nos envois de fromage ont donné une augmentation de 328,000 colis, et nos envois de beurre de 132,000 colis. Une autre augmentation remarquable a été celle de nos envois de pommes en Europe, plus de 387,000 barils de plus que les années précédentes. Nos exportations de bétail donnent aussi une augmentation de 3,000 têtes, bien qu'il y ait eu diminution de plus de 8,000 têtes pour les moutons et de plus de 6,000 têtes pour les chevaux. Nos importations de charbon ont aussi, d'autre part, diminué de plus de 78,000 tonnes.

Après ce court exposé de la situation de la commission du port de Montréal, et des conditions du commerce de ce port, j'en arrive maintenant plus immédiatement, Monsieur l'Orateur, à l'objet de la motion que j'ai eu l'honneur de vous présenter. Je dois dire que toutes les apparences sont—si même ces apparences n'équivalent pas à une presque certitude—qu'il existe des désaccords allant jusqu'à représenter des différends entre les commissaires du port et le département dont ils relèvent, c'est-à-dire celui de la Marine et des Pêcheries. Sans entrer dans aucun détail, je puis dire que ces désaccords remontent déjà jusqu'à l'année 1902. J'ai ici copie d'une lettre adressée par le ministre des Travaux Publics de ce temps-là au président de la commission du port, et ayant trait aux réclamations et propositions de l'association portant le nom de syndicat Wolvin. Cette lettre démontre que des difficultés considérables s'étaient alors produites entre le gouvernement et la commission du port, au sujet des plans et de l'exécution des travaux pour l'amélioration du port de Montréal ; et si cette lettre ne suffisait pas, je pourrais ici donner lecture de divers articles empruntés aux organes du gouvernement à Montréal, articles confirmant cet état de choses. Au commencement de cet hiver même, des difficultés se sont certainement élevées au sujet de cette partie des plans, projetés pour l'amélioration du port de Montréal, qui a trait à l'érection de hangars permanents sur les nouveaux quais, et j'incline à croire que ces difficultés ont été alors plutôt aiguës, bien que je doive admettre qu'il m'ait été impossible de savoir exactement ce qu'il en était. Il me suffira de faire remarquer que les travaux, pour ces hangars permanents, ont été suspendus

durant quelque temps, bien que les plans en eussent été approuvés par le Gouvernement et que l'entreprise en eût été donnée. De fait, l'entrepreneur en chef, M. Lyall, annonça alors à la compagnie Dominion Bridge Works, établie à Lachine, que des difficultés s'étaient produites, et que, pour une raison ou pour une autre, les plans relatifs aux hangars permanents auraient à être modifiés.

J'en arrive maintenant à l'un des objets que j'avais en vue quand j'ai déposé cette motion. Il est entré dans la construction de ces hangars permanents une énorme quantité de fer, et par suite des difficultés qui se sont produites, la compagnie Dominion Bridge a dû suspendre le travail pour les matériaux destinés à ces hangars, travail qui devait se continuer tout l'hiver et qui aurait, sans cela, permis de pouvoir ériger les hangars au printemps dès l'ouverture de la navigation. Comme conséquence, un grand nombre d'ouvriers demeurant à Lachine, et travaillant aux ateliers Dominion Bridge, se sont trouvés sans ouvrage précisément en une saison de l'année où ils avaient lieu de compter sur un travail permanent, ce qui n'est pas, on le conçoit sans peine, sans leur causer des torts considérables. Nombre de gens de Lachine, qui ne comptaient pas parmi mes plus chauds partisans dans les dernières élections, ne se sont pas gênés de dire que cette suspension de travail était due à ce que le comté de Jacques-Cartier s'était choisi un conservateur pour un représentant. Je crois, M. l'Orateur, pouvoir vous faire remarquer, à vous qui avez été choisi par un vote unanime, et en dehors de la sphère de la politique active, à occuper la haute position de président de cette Chambre, que le parti libéral compte nombre de gens astucieux de qui on pourrait dire qu'ils ont toute la prudence du serpent. J'ai cru qu'il y allait de mon devoir de faire une enquête, car je dois dire que je n'ai jamais supposé un seul instant que le Gouvernement, par pur esprit de parti, aurait pu se prêter à des desseins aussi machiavéliques. J'ai écrit, au sujet de cette suspension de travail, au ministre de la Marine et des Pêcheries, et j'ai reçu l'assurance que cette suspension n'était pas attribuable aux motifs dont je viens de parler. Le ministre m'a aussi assuré qu'il ferait tout son possible pour mettre fin à la suspension de travail, et je crois qu'en effet il a fait des efforts en ce sens.

A quoi faut-il, en réalité, attribuer les difficultés qui se sont élevées entre les commissaires du port et le Gouvernement ? Je n'ai pu rien découvrir qui puisse m'édifier absolument à ce sujet, mais je ne doute pas que le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait jeter là-dessus toute la lumière nécessaire à l'aide de la correspondance qui va être produite. Si j'ai bien saisi le sens de la réponse donnée aujourd'hui par le ministre de la Marine à mon honorable ami de la division de Saint-Antoine (M. Ames), le Gouvernement a nommé un ingénieur consultant, et je crois que des désaccords d'une nature sérieuse se sont élevés entre cet ingénieur et l'ingénieur de la commission. Ces ingénieurs ont tous deux les qualités voulues pour prendre charge de ces travaux importants, et je crois qu'il serait infiniment désirable que le Gouvernement, en vertu de l'influence prépondérante qu'il exerce sur la majorité des commissaires, dût s'entremettre pour rétablir l'harmonie entre les ingénieurs chargés de l'exécution des travaux.

On nous a dit que des désaccords étaient intervenus, même entre certains membres de la commission et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries. On nous dit aussi que mon honorable ami de Saint-Laurent (M. Bickerdike) étaient un de ceux qui différaient le plus sérieusement d'avis avec le ministre de la Marine et des Pêcheries au sujet des améliorations du port de Montréal. Il est possible que cet honorable député puisse aussi jeter un peu de lumière sur ce sujet. Ce que nous désirerions savoir particulièrement, et ce que sans doute le ministre de la Marine et des Pêcheries pourra nous faire connaître, c'est, en premier lieu, si les plans pour les améliorations actuelles ont été approuvés par le département. Dans l'affirmative, et si ces plans n'ont pas été modifiés, c'est-à-dire si le ministre actuel est là-dessus du même avis que son prédécesseur, alors à quoi faut-il attribuer tous ces délais et toutes ces difficultés ? Il y aurait en outre à répondre à cette autre question, encore plus importante : Le Gouvernement a-t-il l'intention de changer l'ordre actuel des choses, et de prendre à sa charge les affaires du port de Montréal, soit maintenant ou au cours de cette session, en vertu d'un projet de loi qu'il nous présentera à cet effet ? Le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra se bien se rappeler qu'il nous a donné avis, l'année dernière, d'un bill destiné sans doute jusqu'à un certain point à modifier la loi actuellement en vigueur. Mon honorable ami a donné avis de ce bill, mais vers la fin de la session il l'a retiré, et je ne crois pas que la Chambre ait jamais eu aucune connaissance de ce que ce bill pouvait contenir. Les avis sont très partagés sur la question dont je viens de parler, question qui est de prime importance non seulement pour Montréal mais pour le Dominion tout entier. Un grand nombre croient qu'il serait dans l'intérêt de Montréal et du pays tout entier que le Gouvernement assumât la charge exclusive des affaires de ce port important, de façon à créer à la fois un port national et un port libre. C'est là l'opinion d'un grand nombre, et si le temps ne me faisait pas défaut, je pourrais, Monsieur l'Orateur, donner lecture à la Chambre d'un rapport très intéressant que j'ai en ce moment sous la main,

rapport préparé par un sous-comité de la Chambre de commerce de Montréal, qui a des représentants parmi les commissaires du port, et spécialement dressé afin de démontrer que ce grand changement serait dans l'intérêt de Montréal et du pays tout entier.

D'autres paraissent craindre que si ce changement était effectué, l'administration du port de Montréal échapperait à la surveillance des représentants du grand commerce, comme la chose existe actuellement et au maire de Montréal qui fait partie de droit de la commission du port. Or, il faut ici se rappeler que la ville de Montréal a fourni, en 1902, plus de $125,000 pour les améliorations du port.

En d'autres termes, Monsieur l'Orateur, on semble redouter que l'administration ne prenne une teinte politique et que les intérêts matériels qu'elle concerne n'y soient pas suffisamment représentés.

Après avoir mûrement étudié la question, il me semble qu'il serait possible de s'assurer l'énorme avantage qui résulterait de faire du port de Montréal un port national en faisant assumer sa dette encombrante par l'Etat, sans pour cela sacrifier le droit de représentation que la loi actuelle assure aux intérêts maritimes, commerciaux et financiers de la métropole. A mon sens, si l'on décidait de former une telle commission, il ne serait pas absolument nécessaire d'éliminer de la direction une représentation quelconque de la ville de Montréal.

On admettra que ce sont là des questions importantes sur lesquelles nous sommes en droit d'attendre des explications et des éclaircissements de la part du ministre de la Marine et des Pêcheries.

J'espère n'avoir rien dit de dérogatoire à la dignité de la commission du port, telle qu'actuellement constituée, et qui est composée de citoyens dignes de toute considération ; mais il me reste encore deux observations à présenter. La première, c'est que les comptes rendus des dernières réunions semblent démontrer que les difficultés dont j'ai parlé, paraissent exister réellement et que les réunions de ce corps important, convoquées pour des questions spéciales et urgentes, dégénèrent en discussions futiles.

J'ai ici un numéro du "Witness" de Montréal, du 21 janvier, dans lequel se trouve un compte rendu d'une réunion de cette commission. Ce compte rendu, intitulé "Une querelle à propos d'un inventaire," occupe trois colonnes du journal, et je n'abuserai pas de la patience de la Chambre en lui en donnant lecture. Mais tous ceux de mes honorables collègues qui voudront le parcourir admettront qu'il y a du vrai dans cette remarque attribuée à un commissaire présent à cette assemblée :

Nous sommes déjà ridicules aux yeux du public et toute cette discussion ne peut que nous rendre plus ridicules encore.

Il est possible que cette manière de qualifier les travaux d'une commission composée d'hommes aussi éminents dans le monde des affaires soit un peu sévère, mais ce compte rendu prouve d'un bout à l'autre que toute la séance a été consacrée à discuter des questions secondaires.

Par exemple, une violente altercation est survenue entre l'honorable député de la division Saint-Laurent (M. Bickerdike) et quelques autres membres de la commission, à propos de savoir si le garde-magasin s'était absenté un mois ou moins d'un mois, pour travailler aux élections.

Si mon honorable ami (M. Bickerdike) veut bien relire ce rapport, il verra que la commission s'est intéressée vivement d'une affaire que je considère comme très peu importante, comparée aux graves questions qu'on était appelé à régler.

L'opinion généralement accréditée, à Montréal, c'est qu'il existe dans la commission des conflits, des différends qui devraient disparaître. On est aussi généralement d'avis que le Gouvernement a un programme à lui, concernant l'administration du port, et que ce programme comporte un changement et une amélioration. Un journal français de Montréal, "La Presse", que j'ai lieu de croire bien disposé envers le Gouvernement, se faisait l'écho de ce sentiment, lorsque le 21 janvier dernier, il disait :

Le bruit court de nouveau que le Gouvernement a l'intention de proposer au Parlement l'abolition de la commission du port et de la remplacer par cinq commissaires permanents qui consacreront tout leur temps aux affaires du port.

Ces commissaires seraient, bien entendu, rétribués par l'Etat.

La commision ainsi reconstituée serait sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Il y a dans ce qui précède certains renseignements qui ne se rapportent pas absolument à la question que j'ai soulevée, mais quoi qu'il en soit, Monsieur l'Orateur, je considère que le dépôt de cette correspondance et une déclaration du Gouvernement relativement à la politique qu'il entend suivre à l'égard du port de Montréal fourniront des renseignements que la Chambre et le public accueilleront avec reconnaissance.

M. ROBERT BICKERDIKE : Monsieur l'Orateur, j'étais convaincu que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries consentirait à faire le dépôt de tous les documents demandés par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et je n'aurais pas pris part à ce débat, si mon collègue n'avait pas jugé à propos de me mettre en cause en me représentant comme un des membres querelleurs de la commission du port.

Douze citoyens engagés dans des entreprises commerciales ne peuvent pas être tous du même avis. Sans cela, il serait inutile d'avoir onze commissaires ; un seul suffirait. Je ne crois pas qu'il y ait une seule institution au monde, commerciale ou

autre, dans laquelle il n'existe pas certaines divergences d'opinions. A en croire les journaux, les "caucus" conservateurs auxquels mon honorable ami assiste quelquefois n'en sont pas exempts.

M. FOSTER : On s'y bat comme des démons.

M. BICKERDIKE : Une des meilleures garanties que l'argent du public sera judicieusement employé réside dans ce fait que la commisison est composée de membres représentant des opinions différentes. Nous en avons la preuve dans le fait que le port de Montréal, bien qu'encore incomplet, est infiniment mieux outillé qu'il n'a jamais été.

La question des hangars permanents, dont a parlé mon honorable ami, a donné lieu à de longues discussions. Il n'a pas oublié que nous avons eu des entrevues avec les différentes institutions commerciales de Montréal et que nous avons débattu cette question sur toutes ses faces pendant près d'un an, pour connaître l'opinion des compagnies de paquebots, des compagnes de chemins de fer, et du ministre lui-même. Finalement, nous avons convoqué à Montréal une réunion de toutes les institutions intéressées, à laquelle assistaient, je crois, le ministre de la Marine et des Pêcheries, le ministre des Travaux publics et aussi le premier ministre lui-même. Dans cette circonstance, toutes les opinions furent exposées et débattues, et la décision presque unanime a été que dans la partie supérieure ou ouest du port, spécialement fréquentée par les grands paquebots qui transportent les correspondances et les passagers, il fallait absolument des hangars à deux étages ; que dans la partie centrale connue sous le nom de section de marché Bonsecours, utilisée surtout par les grands navires à marchandises, il suffirait de construire des hangars à un seul étage, et que dans la partie est du port, principalement utilisée pour le bois et le charbon, des hangars ne sont pas nécessaires.

M. MONK : Je demande à l'honorable député la permission de l'interrompre pour lui demander si cette décision a été prise avant la visite faite par les commissaires du port, il y a trois ou quatre mois, dans les différents ports des Etats-Unis pour étudier sur place la question des hangars permanents ?

M. BICKERDIKE: La commission du port n'est pas allée dernièrement aux Etats-Unis étudier la question des hangars permanents. Le voyage récent dont parle l'honorable député a été entrepris pour examiner les installations aux terminus des chemins de fer. C'est au mois de janvier 1903, qu'il a été décidé de construire des hangars permanents à Montréal. Pour l'information de mon honorable ami, je vais donner lecture d'une des propositions qui ont été alors adoptées :

Après l'examen des plans et une discussion prolongée, il a été proposé par M. Robert Reford, appuyé par M. Lemay, que les plans des hangars sur les quais, préparés par l'ingénieur en chef, soient approuvés.—Adopté.

C'est au mois de janvier 1904 que les commissaires du port sont allés aux Etats-Unis examiner les installations de têtes de ligne. Autant que je puis voir, il n'y a pas eu de retards et je crois que c'est une erreur de prétendre que les usines pour la fabrication des ponts de Lachine, dans le comté représenté par mon honorable ami, ont été fermées à cause de cela. Je suis convaincu que les travaux ont été arrêtés pendant l'hiver, absolument comme font beaucoup d'autres fabriques, quand les commande font défaut. Ce chômage ne peut pas du tout être attribué au changement dans les plans. Il est vrai que d'autres plans ont été soumis au Gouvernement, qui est à les étudier pour se rendre compte s'il ne serait pas préférable de les adopter, mais jusqu'à présent, aucun changement n'a été ordonné. Cette histoire relativement à la fermeture des ateliers de Lachine n'a donc pas le moindre fondement.

Il faut que nous ayons à Montréal le port le mieux outillé du continent américain et nous l'aurons, que cela soit fait par la commission actuelle ou par celle qui lui succèdera. Ce qu'il nous faut, ce sont ces hangars permanents et de bons élévateurs. Actuellement nous en avons un qui appartient à la commission, deux qui appartiennent au chemin de fer Canadien du Pacifique et deux ou trois au Grand-Tronc. Il n'y a pas de raison pour que d'ici à deux ans, le port de Montréal ne soit le mieux outillé du continent et ne devienne le Liverpool du Canada.

Malgré une réduction de plus 40 pour 100 dans les droits de ports, nous avons réussi à payer l'intérêt sur notre dette que nous n'avons jamais répudiée et nous espérons pouvoir continuer à payer ces intérêts à même le revenu, sans élévation d'impôts.

M. MONK : L'honorable député qui est membre de la commission pourrait-il nous dire pourquoi on n'a pas publié de rapport en 1903 et 1904. Le dernier que nous avons date de 1902.

M. BICKERDIKE : Il y a à cela une excellente raison—le temps nous a manqué pour préparer le rapport de 1904. La publication de celui de 1903 a été retardée par certaines difficultés survenues dans l'inventaire. On n'était pas d'accord pour savoir si l'inventaire qui avait été fait était exact ou non, et il a été décidé d'en faire un nouveau. Ce travail ne pouvait se faire en été et il a fallu le remettre à l'automne suivant. On s'en occupe actuellement et le rapport sera publié avant un mois.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—TRANSPORT DU FOIN.

L'honorable M. G.-E. FOSTER (Toronto-ouest) : Je demande :

Copie de toute correspondance avec le Gouvernement ou l'un quelconque de ses

membres, ou avec tout fonctionnaire de l'Intercolonial au sujet du transport du foin, en 1904, entre des localités dans les provinces de l'Ontario et de Québec et des localités situées le long de l'Intercolonial, y compris le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard ; aussi, copie du rapport du ministre au conseil et du décret du conseil, s'il en est, recommandant ou autorisant une réduction des prix de transport dudit foin. Aussi, les noms des personnes auxquelles a été accordée une réduction sur lesdits prix, et les quantités de foin expédiées à chacune d'elles.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je n'ai aucune objection à l'adoption de cette motion, mais la préparation de ces documents prendra peut-être un peu de temps, car la plus grande partie est restée à Moncton.

La motion est adoptée.

ARBITRAGE ENTRE L'INTERCOLONIAL ET LE GRAND-TRONC.

L'honorable M. G.-E. FOSTER (Toronto-nord) : Avant de passer à l'ordre du jour, je rappellerai à mon honorable ami, le ministre de la Justice, la conversation qui s'est engagée en Chambre, l'autre jour, au sujet de l'arbitrage qui a lieu présentement. J'ai recueilli par hasard quelques renseignements et je constate que l'arbitrage embrasse tous les litiges—ils sont nombreux—entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial, tant ceux qui découlent de la convention de 1879 que ceux qui résultent de l'interprétation du dernier arrangement, y compris les importantes questions qui ont trait au chemin de fer du comté de Drummond et à l'accès à la gare terminus du Grand-Tronc à Montréal. Je m'aperçois également que le différend est grave et je crois que la Chambre devrait être mise au courant de tous les renseignements que le Gouvernement peut lui fournir. Je crois bien qu'un arbitrage a lieu ; pourtant, on devrait déposer sur le bureau tous les documents qu'il est possible de communiquer à la députation. Quelques-uns de ces litiges sont d'une importance extrême et la Chambre devrait être renseignée dans le plus bref délai.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Il n'y a pas de convention écrite relativement aux différends à arbitrer. La convention porte seulement qu'ils seront soumis à un arbitrage et les arbitres pèsent présentement les prétentions émises tant par le Gouvernement que par le Grand-Tronc. Après ma déclaration de l'autre jour en cette enceinte, j'ai jugé à propos de demander un rapport aux représentants du Gouvernement devant le tribunal arbitral. Ce matin, j'ai reçu un rapport très détaillé que je me propose de faire transcrire et de déposer sur le bureau. J'en transmettrai une copie à mon honorable ami. Dans un jour ou deux, je serai très probablement obligé de saisir la Chambre d'un bill modifiant la loi de la dernière session. Je serai alors en mesure de fournir de nouveaux éclaircissements.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

Copie de tous décret du conseil et rapports du ministre recommandant ou autorisant la vente de terrains du gouvernement dans les Territoires du Nord-Ouest pendant les années 1903 et 1904. Aussi, un relevé de tous les terrains vendus, s'il en est, les prix et conditions auxquels ils ont été vendus et le nom de l'acquéreur dans chaque cas.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Ministère des postes—service extérieur, $1,694,238.50.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Lorsque le comité a levé la séance hier, j'expliquais l'augmentation du crédit destiné au service extérieur. J'en étais rendu au dernier groupe, à savoir: aux augmentations des appointements du personnel des bureaux de poste dans les grandes villes, augmentations qui s'élèvent à $92,680.75. J'entrerai maintenant dans le détail et je procéderai par classes.

375	augmentations de $50 chacune....	$18,750 00
178	augmentations de $78.25 chacune..	18,928 00
19	augmentations de $30 chacune....	570 00
1	augmentation de $24..	24 00
25	commis nouveaux..	25,197 50
Découvert en 1904-1905..		30,210 75
Augmentation des allocations de subsistance..		4,000 00
Total		$92,680 25

M. FOSTER : Il ne sert de rien de parcourir cette liste. S'il y a des cas particuliers, que le ministre les indique.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a rien de particulier. Toutefois, il y a peut-être lieu de fournir des détails touchant l'item de $30,000. Il y a là quelque chose à expliquer. Nous sommes en face d'un découvert de $30,210.75 et d'une augmentation des allocations de subsistance s'élevant à $4,000. Ces $4,000 nous permettront d'augmenter le personnel des bureaux de Winnipeg, de Vancouver et de Victoria et de faire face aux dépenses nouvelles et à l'augmentation des appointements. L'honorable député ne doit pas perdre de vue que le Gouvernement augmente l'allocation de subsistance de tous les fonctionnaires dans toutes les grandes villes à l'ouest d'Ontario.

M. FOSTER : Quelle est aujourd'hui l'échelle de ces allocations de subsistance?

Sir WILLIAM MULOCK : Au Manitoba et dans la Colombie-Anglaise, les employés touchant $800 ou moins d'appointements reçoivent $15 par mois ou $180 par année pour leurs frais d'entretien, parce que la vie coûte

plus cher dans l'ouest que dans l'est du Canada.

M. FOSTER : L'échelle est-elle la même, au Manitoba, au Nord-Ouest et dans la Colombie-Anglaise.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, la même.

M. FOSTER : Quelle est la différence entre les allocations accordées de nos jours et celles qui étaient données en 1896, par exemple ?

Sir WILLIAM MULOCK : Souffrez que je complète ma réponse. J'ai fait connaître le chiffre de l'allocation accordée aux fonctionnaires touchant moins de $800. Ceux dont les appointements dépassent $800 sans excéder $900 reçoivent une somme suffisante pour former un montant de $980, ce que touchent les commis dont les appointements s'élèvent à $800 par année. Lorsque le traitement annuel est de $900 à $1,200, l'allocation d'un dixième de ce traitement. Les courriers-convoyeurs touchent $10 par mois pour leurs frais d'entretien lorsque leurs appointements sont inférieurs à $800 et un dixième du chiffre de leur traitement lorsque celui-ci est de $800 à $960. S'il dépasse $960 par année, le fonctionnaire ne touche pas d'allocation de subsistance. On m'apprend qu'auparavant le taux de l'allocation était de $10 par mois, tandis qu'il est de $15 maintenant.

M. FOSTER : La vie coûte-t-elle plus cher ?

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsque l'allocation a été augmentée, on m'avait représenté que c'était un acte de justice. Je crois qu'il est incontestable que la vie coûte plus cher au Manitoba, aussi bien que dans la Colombie-Anglaise, à cause des progrès récemment accomplis et du flot des immigrants qui s'établissent dans ces provinces et dans les Territoires.

M. FOSTER : Le ministre s'appuie-t-il sur des données certaines ou sur de simples conjectures ? Quels moyens a-t-il adoptés pour découvrir la vérité ? Il me semble que la colonisation de cette contrée, la multiplication des chemins de fer et des voies de communication, l'accroisement des récoltes, et tout cela devraient empêcher le renchérissement des choses nécessaires à la vie—du moins un renchérissement plus prononcé que dans les autres parties du Canada. Je crois que la vie coûte aujourd'hui plus cher à Toronto, par exemple. Mais, en présence des progrès de l'Ouest, la vie coûte-t-elle plus cher là-bas que dans l'Est, toutes proportions gardées ? Le ministre sait que ces allocations furent accordées tout d'abord à cause de la différence dans les frais d'existence dans l'Ouest et dans l'Est. Or, si la même proportion s'est maintenue, rien ne justifie l'augmentation de ces allocations. Je désire obtenir des éclaircissements, afin de savoir sur quoi on se base en cette matière. J'espère que bientôt les fonctionnaires de chaque classe dans tout le Dominion pourront être mis sur le même pied. On devrait mettre fin au plus tôt à ces distinctions et à ces préférences.

Sir WILLIAM MULOCK: L'augmentation ne vient pas d'être accordée. Elle date de trois ans en arrière. M'en rapportant à ma mémoire, je crois qu'on avait recueilli des renseignements sur le renchérissement des loyers et de plusieurs articles de première nécessité causé par les progrès rapides des grandes villes de Winnipeg et de Vancouver. La question fut soigneusement étudiée, et je démontrerai à mon honorable ami que la décision prise par le Gouvernement était nécessaire. Nous ne pouvions pas engager les commis du bureau de poste de Winnipeg à accepter les appointements et les allocations de subsitance fixés par la loi. Les fonctionnaires obtenaient des emplois beaucoup mieux rétribués ailleurs et nous ne pouvions pas les retenir. Ils déclaraient que l'allocation que nous leur donnions ne leur permettait pas de vivre convenablement. Au vrai, nos embarras étaient si grands qu'il nous fallait envoyer à Winnipeg des fonctionnaires mieux rétribués des anciennes provinces et leur accorder une allocation de subsistance. Mais depuis l'augmentation de cette indemnité, nous n'éprouvons plus les mêmes embarras. Il y a eu deux étapes. Tout d'abord, nous avons augmenté l'allocation des fonctionnaires au Manitoba et on nous a représenté que les mêmes raisons militaient en faveur d'une augmentation dans la Colombie-Anglaise. Après enquête, il fut impossible de repousser cette demande, qui semblait bien motivée. Il y eut un échange de correspondance et des députés des deux partis agitèrent cette question dans la Chambre et en parlèrent aux membres du Gouvernement. Ainsi, cette décision n'a pas été prise à la légère.

M. DANIEL : Tous les commis du bureau de poste de Saint-Jean auxquels la durée de leurs fonctions donnait le droit de recevoir l'augmentation statutaire, l'ont-ils touchée ?

Sir WILLIAM MULOCK : On me dit que tous les membres du personnel du bureau de poste de Saint-Jean ont reçu l'augmentation statutaire, sauf un seul. Cette exception était motivée. Ce fonctionnaire n'a pas été jugé digne de recevoir l'augmentation.

M. DANIEL : Après un examen ?

Sir WILLIAM MULOCK : Après que le ministère se fût suffisamment renseigné. Un malheur domestique est cause de l'absence de mon sous-ministre, mais le comptable m'apprend que le sous-ministre a agi de propos délibéré, croyant que ce fonctionnaire ne méritait pas une augmentation. Je n'interviens jamais en ces matières.

M. FOSTER. Quelle ligne de conduite suit-on ? Les directeurs de la poste vous transmettent-ils des rapports.

Sir WILLIAM MULOCK : L'usage est de demander aux employés supérieurs—aux directeurs de la poste—des rapports ayant trait aux membres du personnel, des renseignements très circonstanciés ainsi que leur avis. A son tour, le sous-ministre——

M. FOSTER : Le sous-ministre à Ottawa ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Le sous-ministre exerce aussi son pouvoir discrétionnaire et me fait les propositions qu'il juge à propos.

M. FOSTER : Le surintendant des postes dans la province n'a rien à y voir ?—Aussi, M. Coulter, par exemple, au Nouveau-Brunswick ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non. Le directeur de la poste de Saint-Jean, par exemple, transmet un rapport concernant le personnel de ce bureau. Ces questions ne relèvent aucunement des inspecteurs.

M. SPROULE : En écoutant réciter les noms, il m'a semblé que, dans certains bureaux de poste, un plus grand nombre de commis étaient augmentés. Se guide-t-on sur quelque principe fondamental ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le maximum des appointements prévu par la loi n'a rien d'excessif, et il est de règle, au ministère, de considérer chacun des employés donnant satisfaction comme ayant droit à l'avancement annuel ordinaire. S'il arrive parfois, comme cela s'est vu à Saint-Jean, que certains employés ne reçoivent pas d'augmentation, c'est qu'ils n'en méritent pas. Qu'il soit accordé plus d'avancement en tel endroit qu'en tel autre, cela s'explique par le nombre plus ou moins grand des employés. A Toronto, par exemple—mon honorable ami qui représente cette ville ne sera pas fâché de l'apprendre—la besogne s'est accrue dans des proportions très considérables ; la recette annuelle y excède aujourd'hui un million de dollars. Je ne me rapelle plus le chiffre qu'elle atteignait il y a quelques années, mais il n'est pas posible de retirer une recette additionnelle de $50,000 sans augmenter en conséquence le nombre des employés. La besogne augmentant de jour en jour, force nous est d'ajouter constamment au personnel qui compte aujourd'hui plusieurs centaines d'employés. La recette que nous percevons à Toronto excède de beaucoup celle de n'importe quel autre bureau de poste du Canada.

M. SPROULE : Ce qui m'a frappé, c'est précisément la comparaison du bureau de poste de Toronto à celui de Montréal. Il m'a semblé, en écoutant la lecture que l'on a faite de la liste, qu'il a été accordé de l'avancement à un plus grand nombre d'employés de Montréal que de Toronto ; c'est pourquoi j'ai manifesté le désir de connaître le principe sur lequel on se base pour répartir ces augmentations d'appointements. Outre les renseignements qui nous ont été communiqués, nous avons appris qu'il a été accordé de l'augmentation à Winnipeg et à Vancouver à cause de la cherté des choses nécessaires à la vie que l'on dit y être beaucoup plus grande que dans les villes de l'Est. Cette explication, cela va sans dire, ne vaut rien en ce qui concerne Toronto ou Montréal. Il doit certainement avoir été établi une règle quelconque d'après laquelle se fait la répartition de l'augmentation d'appointements à accorder aux employés des postes dans les villes de Montréal, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

Sir WILLIAM MULOCK : La règle est la même pour tout le monde. Bien que la demande de mon honorable ami soit apparemment motivée, je me crois en mesure de lui fournir des explications satisfaisantes. S'il y a augmentation de recette à Montréal et à Torono, il a néanmoins fallu ajouter davantage au personnel de cette dernière ville, parce que la recette y accuse une augmentation plus considérable. Il n'est plus accordé d'avancement à l'employé qui a atteint le maximum de ses appointements. Plus il est fait de nominations nouvelles, plus il est accordé d'augmentation, car il se trouve alors un plus grand nombre de personnes qui ne reçoivent pas le maximum de leurs appointements. Voilà comment il se fait que les employés qui se trouvent dans ce cas sont plus nombreux à Toronto qu'à Montréal.

M. SPROULE : Ai-je raison de penser que tout employé, que tout commis de première classe, par exemple, qui n'a pas atteint le maximum de ses appointements reçoit une certaine somme d'avancement proportionnée à la longueur de ses années de service, et que la même règle s'applique également aux commis de la seconde, de la troisième et de la quatrième classes?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, la règle est la même pour tous. Chaque cas est étudié séparément. Il est accordé de l'avancement à tout employé qui, n'ayant pas encore atteint le maximum des appointements de sa classe, remplit ses devoirs d'une manière satisfaisante. Ce principe, nous l'avons appliqué à l'égard de chacun de nos employés.

M. SPROULE : Il n'est pas accordé d'augmentation aux employés dont les services ne sont pas satisfaisants?

Sir WILLIAM MULOCK : La loi prévoit certaines augmentations. Ainsi, le maximum des appointements de chaque branche de l'administration est déterminé par l'acte du service civil, et la même loi décrète que certaines sommes d'argent peuvent être payées sous forme d'augmentation d'appointements. Le Parlement vote d'abord les deniers que l'on répartit ensuite entre les employés méritants.

M. SPROULE : L'acte du service civil décrète une augmentation annuelle de $50, mais cette disposition ne s'applique pas

à toutes les classes d'employés du ministère des Postes.

Sir WILLIAM MULOCK : Mais si ; certains reçoivent $50, tandis que d'autres ont droit à $30.

M. FOWLER : Ce système fonctionne-t-il d'une manière automatique? Est-on tenu d'accorder de l'avancement aux employés?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. FOWLER : Il faut qu'ils soient proposés ?

Sir WILLIAM MULOCK : Précisément. Mon honorable ami (M. Fowler) porte-t-il quelque intérêt particulier au bureau de poste de Saint-Jean?

M. FOWLER : Un intérêt purement général.

M. CROCKET : Monsieur le président, avant que cet article du budget soit voté, j'aimerais signaler à l'attention du directeur général des Postes (sir Wililam Mulock) l'insuffisance de l'aménagement et du personnel du bureau de poste de Frédéricton. En feuilletant le rapport de l'auditeur général pour l'exercice expiré le 30 juin dernier, je constate qu'il a été perçu $14,054.93 de recette à ce bureau-là dont le personnel se compose d'un directeur, de trois commis de seconde classe et de deux commis de quatrième classe, soit, en tout, cinq aides. En 1895, le bureau de poste de Frédéricton donnait une recette de $11,638.74. La recette y accuse donc une augmentation de près de $2,500. Et cependant, si je suis bien renseigné, le personnel n'y est pas plus nombreux aujourd'hui qu'il n'était il y a dix ans. Comparons maintenant ces données à celles qui se rapportent au bureau de poste de Charlottetown, où, en 1903-1904, la recette a atteint le chiffre de $19,193.57. Le personnel de ce bureau se compose d'un directeur, d'un sous-directeur, de quatre commis de seconde classe, d'un commis de première classe, d'un timbreur et d'un trieur. Le directeur de ce bureau, dont la recette se chiffre à $19,193.57, a donc douze personnes pour l'aider à expédier sa besogne, tandis qu'à Frédéricton où la recette s'élève aux trois quarts de celle-là, le personnel n'est pas seulement la moitié aussi nombreux qu'à Charlottetown.

Ces faits font ressortir d'une manière assez concluante, ce me semble, l'insuffisance du personnel de Frédéricton. Nombreux sont les négociants, les hommes de professions libérales, les habitants de cette ville qui ont souvent à se plaindre de la lenteur apportée à la distribution de la correspondance.

Frédéricton, nul ne l'ignore, est une ville importante, c'est la capitale du Nouveau-Brunswick ; c'est le centre législatif, judiciaire et militaire de la province ; on y trouve l'école normale provinciale et nombre d'autres institutions d'importance relevant des autorités provinciales. Le volume des affaires qui s'y transigent atteint un chiffre considérable, et la population en général estime qu'elle a droit à une distribution plus rapide de la correspondance. J'ai bon espoir que le ministre mettra la question à l'étude et verra à ce que, si la chose est possible, il soit nommé au moins deux ou trois commis de plus à Frédéricton, attendu que, à mes yeux, les documents officiels démontrent à l'évidence que la ville a droit à cette amélioration dans son service postal.

Sir WILLIAM MULOCK: Monsieur le président, je ferai observer à mon honorable ami (M. Crocket) que le personnel du bureau de poste de Charlottetown est tenu de faire le travail qui incombe d'ordinaire au bureau de l'inspecteur. Comme il n'existe pas de bureau d'inspecteur dans l'île du Prince-Edouard, le directeur de la poste est obligé de faire, avec le concours de ceux de ses aides dont il peut disposer à cet effet, l'inspection des autres bureaux de poste. Au Nouveau-Brunswick, le service d'inspection se fait séparément. Toutefois, comme il serait peut-être dans l'intérêt général d'ajouter un commis d'une classe inférieure au personnel de Frédéricton, je vais remettre la question à l'étude.

M. CROCKET : En lisant les données relatives à Charlottetown, je remarque que l'un des employés du bureau de poste est censé remplir la charge de sous-inspecteur des postes.

Sir WILLIAM MULOCK : En effet.

M. CROCKET : Mais nul autre employé ne semble être tenu de prendre part aux travaux d'inspection.

Sir WILLIAM MULOCK : J'aurais dû ajouter que les employés du bureau de poste de Charlottetown sont tenus de faire le travail qui, en d'autres endroits, est le partage du surintendant du service ambulant. Au Nouveau-Brunswick, par exemple, il y a un surintendant du service ambulant ; l'Ile du Prince-Edouard n'en ayant pas, la besogne de ce fonctionnaire retombe sur ceux des employés que le directeur de la poste désigne à cet effet, tout comme il fait lorsqu'il s'agit du travail d'inspection.

M. FOSTER : Connaissant un peu cette ville pour l'avoir représentée ici pendant quatre ans—et le même sujet de plainte existait déjà à cette époque lointaine—je profiterai de l'occasion pour faire observer à l'honorable ministre que s'il veut bien étudier la question, il s'apercevra que la population n'est pas dotée d'un service aussi complet et aussi rapide qu'il devrait être. La distribution de la correspondance se fait avec beaucoup de lenteur, et l'on s'accorde généralement à attribuer la cause de cet inconvénient à l'insuffisance du personnel. A l'heure qu'il est, le bureau de poste est bien administré, et les employés s'acquittent de leur tâche d'une manière consciencieuse, mais le ministre en viendra vraisem-

blablement à la conviction qu'il accommoderait les gens et améliorerait sensiblement le présent état de choses en ajoutant au moins un commis de plus au personnel de ce bureau de poste-là.

Sir WILLIAM MULOCK : Je vais m'enquérir de ce cas avec soin.

M. FOSTER : Il conviendra, cela va sans dire, de tenir compte des différents détails signalés par mon honorable ami (M. Crocket) et qui impliquent une grande somme de travail.

Sir WILLIAM MULOCK : On en peut dire autant de l'île du Prince-Edouard.

M. FOSTER : Sans doute; on y trouve le palais législatif de la province et des établissements universitaires. A tout événement, il me semble que les faits signalés par mon honorable ami d'York (M. Crocket) méritent d'attirer l'attention de l'honorable ministre.

M. CROCKET : Je ne veux pas passer pour avoir cherché à jeter le moindre blâme sur le personnel du bureau de poste de Frédéricton. La population entière de la ville se plaît à reconnaître qu'il s'acquitte de sa tâche aussi consciencieusement que possible; on se plaint de ce qu'il n'est pas assez nombreux.

Sir WILLIAM MULOCK : Je recommanderai au fonctionnaire chargé de ces questions de s'occuper sérieusement de celle de Frédéricton.

M. FOSTER : Alors, je dois comprendre que le nouveau crédit de $4,000 ne sera pas employé à augmenter les appointements des employés qui ont déjà reçu de l'avancement, mais servira à rémunérer les nouveaux.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, à payer les nouveaux employés.

M. FOSTER : Il y avait un item de 52 nouvelles nominations que le ministre devait expliquer.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; ces 52 nouvelles nominations, dont les appointements s'élèvent à $29,197.50 se répartissent comme suit :

Bureau de poste de Charlottetown, un timbreur et un trieur.

Bureau de poste d'Halifax, un facteur.

Bureau de poste de Saint-Jean, un commis de quatrième classe.

Bureau de poste de Sherbrooke, un chargeur.

Bureau de poste de Montréal, trois commis de quatrième classe, un timbreur, un trieur, quinze facteurs et trois chargeurs.

Bureau de poste de Toronto, cinq facteur et neuf chargeurs.

Bureau de poste de London, trois facteurs.

Bureau de poste de Hamilton, un facteur et un chargeur.

Bureau de poste de Winnipeg, un commis de troisième classe cadette, un facteur et un chargeur.

Bureau de poste de Vancouver, trois facteurs.

Bureau de poste de Victoria, un facteur.

Cela complète la liste.

M. SPROULE : Je suppose que plus tard on nous soumettra un budget supplémentaire concernant ces employés, et que nous aurons occasion de discuter cette question, car plusieurs de nos amis qui sont présentement absents désirent prendre la parole.

Sir WILLIAM MULOCK : Les occasions ne manqueront certainement pas. J'ai expliqué que cette somme de $135,000 comprend un item de $30,210.75 qui n'avait pas été prévu au budget. J'ai tout expliqué à l'exception de cet item, et voici l'explication que j'ai à en donner :

Le salaire minimum de la deuxième classe ayant été fixé à $1,000, et le salaire minimum de la troisième classe cadette à $700 par l'amendement de l'acte des postes de 1903, les appointements de sept commis de deuxième classe ont été portés à $1,000, et ceux de quarante et un commis de la troisième classe cadette ont été portés à $700, ce qui fait une augmentation totale de $2,360. Cent trente-neuf augmentations d'appointements non prévues au budget de 1904-1905, $12,416.50.

Les employés ci-dessous ayant été portés à une classe supérieure, on a dû élever leurs appointements en conséquence :

J. O. Carrier, bureau de poste de Québec, porté de la troisième classe, avec appointements de $800, à la deuxième classe cadette, avec appointements de $900.	$100 00
G. W. Wills, bureau de poste d'Ottawa, porté de la troisième classe avec appointements de $800, à la deuxième classe cadette et avec appointements de $900.	100 00
C. F. Cole, bureau de poste de Windsor, timbreur et trieur, avec appointements de $360, porté à la quatrième classe, avec appointements de $400.	40 00
	$240 00

Cent quarante-neuf facteurs, porteurs et chargeurs ont été admis à bénéficier des modifications apportées en 1902 à l'acte des postes, ce qui a occasionné une dépense de $15,620.50. Voici comment il se fait que cette dépense n'avait pas été prévue. La nouvelle loi permettait aux employés de s'en prévaloir dans un délai déterminé. C'est ce qu'ils ont fait petit à petit. Au fur et à mesure qu'ils s'assujettissent à la nouvelle loi, ils ont droit à une augmentation d'appointements. Aujourd'hui, les facteurs sont nommés sous l'empire du système de gradation, à tant par jour. A raison de $2.25 par jour, leurs appointements s'élèvent à $700 par année, et leur bonne conduite leur donne en outre droit à une gratification de $20. Leurs appointements sont donc maintenant

de $725 par année au lieu de l'ancien maximum de $600. Nous ne les obligeons pas à opter pour le nouveau système ; ils s'y rallient les uns après les autres.

M. FOSTER : Quel avantage perdent-ils?

Sir WILLIAM MULOCK : M'est avis que le changement est entièrement à leur avantage.

M. FOSTER : L'ancien système leur donnait-il droit à une pension de retraite ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, et ils continuent de jouir de ce droit. La loi dispose que leur adhésion au nouveau système ne portera pas atteinte à leur droit à la pension de retraite. Un certain nombre d'employés ont tiré quelques temps de l'arrière parce qu'ils redoutaient le nouveau système; nombreux sont aujourd'hui ceux qui s'y sont ralliés.

M. SPROULE : Combien se sont prévalu des dispositions de la nouvelle loi depuis l'an dernier ?

Sir WILLIAM MULOCK : Des employés nommés antérieurement au 1er juillet 1896, 40 s'en sont prévalu en 1902, 60 en 1903, et 108 en 1904. De ceux qui ont été nommés depuis le 1er juillet 1896, 144 s'en sont prévalu en 1902, 11 en 1903, et 12 en 1904 ; c'est-à-dire que 384 d'entre eux sont actuellement assujettis à la nouvelle loi. L'ancien système ne compte plus qu'environ 142 adhérents. Il sont prévenus contre le nouveau système, et s'imaginent qu'en cas de maladie ils ne recevraient pas leurs appointements et se trouveraient à y perdre d'une façon ou d'une autre. Le but de l'amendement à la loi était de prévenir autant que possible les maladies inutiles parmi les employés. Lorsque les fonctionnaires sont payés à l'année, on constate qu'ils s'absentent assez souvent, tandis qu'ils seraient à leur poste si le paiement de leurs appointements était suspendu pendant leur absence. C'est surtout dans le cas des facteurs que ces absences causent de grands ennuis au public.

M. FOSTER : Combien de jours de congé accorde-t-on aux facteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Deux semaines, et un demi jour de congé les jours de fêtes légales ordinaires et autres fêtes publiques.

M. FOSTER : Leurs appointements leur sont payés pour chaque jour de travail, y compris les jours de congé ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Tous leurs congés leurs sont payés.

M. FOSTER : Lorsqu'un facteur s'absente, de quelle façon constate-t-on la cause de son absence ?

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsqu'un employé manque à l'appel, c'est le devoir d'un des employés du bureau de poste de s'enquérir immédiatement de la cause de son absence et d'en faire immédiatement rapport au directeur du bureau et, ultérieurement, au sous-ministre. Il n'y a pas de règle générale prévoyant tous les cas ; chaque absence donne lieu à une enquête spéciale, et l'on se rend compte des causes véritables de l'absence.

D'après ce système, un facteur gagne par année $125 de plus qu'il ne le pourrait d'après la règle établie d'abord, et cette augmentation nous donne le droit de diminuer sa paie, lorsqu'il ne se présente pas pour faire son travail.

M. FOSTER : Mais s'il est réellement malade?

Sir WILLIAM MULOCK : Notre principe est de ne pas encourager ces absences.

M. FOSTER : S'il est réellement malade, ses appointements se trouvent-ils perdus pour lui?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'est pas prévu au paiement de son salaire dans les cas d'absence causée par une maladie passagère. Je ne voudrais rien dire de nature à diminuer l'influence du ministère sur son personnel quant à l'assiduité. On ne cite qu'un seul cas—regrettable en vérité—où l'on a payé les appointements à un fonctionnaire, bien que ce dernier fût absent de son travail. Je crois que cela constitue l'exception.

M. FOSTER : Ce système présente encore cet aspect : il fait du Gouvernement un patron très sévère. Un manufacturier ou un marchand quelconque qui emploie des ouvriers ou des commis, accorde, d'ordinaire, son salaire à tout employé fidèle à son devoir et qui se trouve forcé par la maladie à suspendre son travail pendant quelques jours. A mon avis, dans les cas de maladie réelle, les fonctionnaires devraient, au moins, recevoir une partie de leur traitement.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami n'a pas saisi parfaitement le point en litige. J'ai expliqué qu'il existe une disposition statutaire nous permettant de payer à ces employés une gratification de $20 par année. Donc, si l'un de ces fonctionnaires se trouve malade pendant quelques jours, cette gratification se trouve à lui assurer $2.25 par jour pour huit jours ou $2 par jour pour dix jours de maladie. Tous les employés qui ont, au cours de l'année, rempli fidèlement et efficacement leurs fonctions, obtiennent cette grtification.

M. SPROULE : Je croyais que vous étiez en droit d'attendre de tous vos employés un service efficace. Qu'espérez-vous d'eux sous ce rapport?

Sir WILLIAM MULOCK : On s'attend à ce que chaque employé remplisse raisonnablement bien son devoir et, s'il nous donne satisfaction sous ce rapport, il reçoit la gratification dont j'ai parlé. Deux hommes ne

remplissent pas leurs fonctions exactement de la même façon. Quand nous avons un rapport indiquant qu'un fonctionnaire s'acquitte de sa tâche à la satisfaction de ses chefs, nous lui payons cette gratification de $20.

M. SPROULE : C'est un fonctionnaire supérieur qui fait ce rapport ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; il y a un inspecteur des facteurs attaché à chaque bureau de poste, excepté, peut-être, les bureaux de peu d'importance. Ce fonctionnaire exerce une surveillance sur les facteurs. Ces derniers sont, je pense, tous satisfaits de cet arrangement et remplissent parfaitement leur tâche. Les directeurs de la poste sont responsables du travail efficace de leurs bureaux respectifs. Ces fonctionnaires exigent des employés subalternes qu'ile remplissent leur devoir, et ils s'adresseront aux surintendants des facteurs pour voir à ce que ces derniers s'acquittent de leur tâche d'une manière satisfaisante. Les surintendants font leur rapport aux directeurs de la poste qui, en temps voulu, nous font connaître le résultat de leurs observations. Nous voulons réellement encourager les employés à exécuter fidèlement leur devoir et nous les traitons avec beaucoup d'égards.

M. SPROULE : Je ne dis pas le contraire ; je veux simplement savoir s'ils sont tous traités d'après le même principe, ou si l'on peut favoriser certains employés en laissant de côté d'autres fonctionnaires aussi dignes de faveurs.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette dernière supposition ne peut avoir sa raison d'être. Le surintendant est à son bureau tous les jours ; il connaît chacun de ces employés. Il désire sincèrement que ceux-ci fassent leur devoir, et il démoraliserait le service en y introduisant le favoritisme. Un facteur doit être propre, honnête, assidu et vif dans l'expédition de sa tâche. Ce sont là des qualités que le surintendant doit rechercher et désire vivement développer chez les facteurs. A mon sens, le sentiment qui existe parmi tous les fonctionnaires est excellent. Je n'ai jamais entendu parler de heurt entre eux, et je serais fort marri d'apprendre qu'un seul surintendant se fût rendu coupable d'une injustice quelconque envers un seul facteur.

M. SPROULE : Je n'ai pas entendu de plaintes ; je demandais simplement un renseignement.

M. FOSTER. Quels sont les employés mis à la retraite, l'an dernier ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne puis répondre maintenant à cette question.

M. FOSTER : Je constate par les rapports qu'un nommé O'Neil, de Montréal, a été mis à la retraite à l'âge de 33 ans, et qu'on lui a payé une allocation de $506.

Sir WILLIAM MULOCK : Il souffrait de consomption et il est mort depuis. Il n'a pas été mis à la retraite dans le sens qu'on donne ordinairement à ce mot. D'après la loi, si un fonctionnaire n'a pas fait dix ans de service, il ne peut être mis à la retraite, mais on peut lui accorder une gratification.

M. FOSTER : C'est ce qui doit être arrivé dans ce cas-ci, parce que cet employé ne comptait que neuf ans et demi de service.

Service des dépêches par chemin de fer..	$1,468,800 00
Service des dépêches par bateaux..	87,900 00
Service des dépêches par voitures ordinaires..	975,000 00
Fourniture et réparations des sacs, etc..	30,000 00
	$2,561,700 00

Sir WILLIAM MULOCK : Je vais expliquer la pratique suivie au cours des dernières années. On remarquera qu'il n'y a aucune augmentation, soit dans le service des dépêches, soit dans les dépenses casuelles. Cela ne veut pas dire nécessairement que le crédit que nous demanderons ne sera pas augmenté. Ce service prend des proportions plus considérables de jour en jour, et je préférerais attendre au dernier moment avant de demander une augmentation quelconque. Dans deux mois se terminera le troisième trimestre de l'exercice financier et les fonctionnaires du ministère pourront nous dire avec une meilleure connaissance de cause, dans quelle proportion ce crédit devra être augmenté ; ils ne pouvaient avoir des données aussi certaines au mois de décembre dernier, quand ces estimations ont été préparées. Pour demander ces augmentations j'aime mieux attendre à plus tard que de revenir continuellement à la charge à ce propos.

M. FOSTER : Cela est raisonnable, à condition que l'honorable minstre n'attende pas à la fin même de la session—ce qui arrive souvent—pour demander ces augmentations. Sous ce rapport mon honorable ami et ses illustres collègues ont souventes fois péché. Si ces item sont présentés à temps pour permettre à la Chambre de les discuter raisonnablement, nous n'aurons rien à dire. A-t-on établi une règle quant au transport du courrier par eau? Tient-on compte de la pesanteur ou de l'espace, ou bien chaque compagnie de transport exige-t-elle tout ce qu'elle peut obtenir pour le service qu'elle donne?

Sir WILLIAM MULOCK : Le prix maximum est de 5 cents par mille pour ce transport par eau. Quand le volume du courrier est fort restreint, nous payons moins cher.

M. FOSTER : Il n'existe aucun système de paiement d'après la pesanteur?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, et il n'y en a jamais eu.

M. SPROULE : Paie-t-on cinq cents pour n'importe quel volume de courrier, ou pour un volume déterminé d'avance?

Sir WILLIAM MULOCK : Le volume du courrier transporté par les steamers n'est pas très considérable. Un navire n'a transporté qu'un, deux ou trois sacs ; l'ouvrage consiste réellement à transporter ces sacs au quai, à les embarquer à bord des vaisseaux, à les recevoir et à en prendre soin durant la traversée.

M. FOSTER : Si je ne me trompe, le service de Terre-Neuve entre North-Sydney et Port-aux-Basques se fait d'après le système de tant par livre de courrier. On paie à M. Reid 50 cents par livre pour les lettres et 5 cents par livre pour les journaux.

Sir WILLIAM MULOCK : On me dit qu'il existe un arrangement qui est en vigueur depuis vingt ans. Terre-Neuve paie sa part et nous la nôtre. Il fut un temps où ce paiement se faisait par un autre ministère, mais, aujourd'hui, cette question relève du ministère des Postes.

M. FOSTER : Est-ce là le seul cas où ce système de paiement de tant par livre est appliqué?

Sir WILLIAM MULOCK : Je le crois.

M. FOSTER : Il va sans dire que tout cela ne s'applique pas aux subventions accordées aux lignes de paquebots.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore si les compagnies intéressées reçoivent des subventions.

M. SPROULE : Quand le ministre du Commerce a donné des explications relativement aux subventions accordées aux lignes de paquebots océaniques, j'ai compris qu'il y était question du nombre de livres de courrier transporté. Si je saisis bien ce qu'il vient de dire, l'honorable directeur général des Postes déclare maintenant qu'il importe aucunement que le courrier soit volumineux ou petit.

Sir WILLIAM MULOCK : Le volume du courrier varie suivant les circonstances. Prenons, par exemple, un facteur ordinaire. Un jour, son sac sera presque vide, et, le lendemain, par suite de la publication d'un journal hebdomadaire ou d'autres revues, son sac se trouvera assez lourd.

M. FOSTER : Demande-t-on des soumissions lorsqu'il s'agit du transport du courrier par ces navires ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non. Je ne me rappelle pas qu'il y ait jamais eu concurrence à ce propos.

M. FOSTER : Mais lorsqu'il y a des lignes rivales qui parcourent la même route, demande-t-on des soumissions et donne-t-on ce transport à l'entreprise ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Mais les cas où la concurrence peut se produire sont si rares que j'ai cru, un instant, qu'il n'y en avait pas. On me dit qu'un de ces cas s'est présenté relativement au transport du courrier de Vancouver aux postes de la rive sud.

M. FOSTER : Entre Kingston et le Cap Vincent, il devrait y avoir de la concurrence.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas. L'entreprise est accordée à la maison Folger. Si je ne me trompe, on a continué, en la renouvelant, une entreprise en vigueur depuis nombre d'années. J'ai étudié ce traité à son expiration dans le but de trouver un moyen d'améliorer notre position sous ce rapport, mais j'ai cru qu'il valait mieux renouveler cet arrangement.

M. FOSTER : A-t-on modifié le principe qui servait de base au paiement des chemins de fer pour le transport du courrier. Il y a dix ans ou plus on a établi une nouvelle règle. Y a-t-il eu des changements depuis ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. FOSTER : Et l'allocation de tant par mille a été accordée aux compagnies de chemins de fer quant aux embranchements qu'elles ont counstruits et qui servent au transport du courrier ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : D'après la même règle ?

Sir WILLIAM MULOCK : Dans certains cas, lorsque la ligne traverse une région nouvellement livrée à la colonisation et dont la population est disséminée ici et là nous payons moins cher. Nous augmentons la subvention au fur et à mesure que la population croît en nombre.

M. FOSTER : L'honorable minstre peut-il nous dire s'il transporte les colis, les brochures et tous les autres objets de correspondance de ce genre à un taux qui rénumère le département. Ces objets doivent former une partie considérable du courrier, et cela va toujours en augmentant. Il y eut un temps où, si je ne me trompe, le pays dépensait pour ce courrier plus qu'il ne retirait. L'Etat devrait au moins retirer le coût de transport de ces correspondances.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crains bien de ne pouvoir exprimer un avis qui aurait tant soit peu de poids quant à la question de savoir si nous perdons ou non de l'argent dans le transport des colis. De ce chef, nous perdons beaucoup, si je tiens en même temps compte du transport des journaux.

M. FOSTER : Il y a un tarif sur les journaux, n'est-ce pas.

Sir WILLIAM MULOCK : Le port de ces derniers est très peu élevé.

M. FOSTER : Suivant la zone ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; on ne fait rien payer pour la distribution dans un rayon de 40 milles du lieu de publication. Nous suivons la pratique établie par nos prédécesseurs. En dehors de ce rayon et à une distance de trois cents milles, le port est de ¼ de cent par livre ; pour une distance plus éloignée, il est de ½ cent par livre.

M. FOSTER : Ce sont là les tarifs établis lors des changements opérés par l'honorable ministre ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a eu de légères modifications depuis.

M. FOSTER : Dans le sens d'augmenter ou de diminuer le port en question ?

Sir WILLIAM MULOCK : De diminuer.

M. SPROULE : Quelle règle suit-on en ce qui concerne l'entreprise du transport du courrier.

Il y a quelques années, un grand nombre de contrats se rapportant à ces entreprises ont été révoqués, parce qu'on les avait accordés sans demander des soumissions publiques. A l'expiration de ces traités, demande-t-on des soumissions pour ces entreprises ? Sont-elles renouvelées et, dans l'affirmative, d'après quel principe ? Les prix accordés en vertu de ces renouvellements sont-ils plus élevés que ceux mentionnés lorsqu'on avait demandé des soumissions publiques ?

Sir WILLIAM MULOCK : La loi relative au ministères des Postes contient une disposition à l'effet que toutes les entreprises occasionnant une dépense de $200 ou plus, doivent être accordées par soumissions. Il va sans dire que nous avons suivi cette règle. Quand ces entreprises ont pris fin, nous nous sommes occupés de nous assurer si le service avait été satisfaisant, et s'il était de l'intérêt public de renouveler ces arrangements ou de demander des soumissions. A mon avis, il n'est pas opportun de toujours changer les courriers d'entreprises, si ces derniers remplissent leurs fonctions à la satisfaction du public. Lorsqu'une entreprise de ce genre accordée après qu'on a sollicité la concurrence, prend fin, l'inspecteur fait un rapport indiquant si l'entrepreneur intéressé a rempli ou non ses obligations. Dans l'affirmative, on accorde à ce dernier l'avantage de renouveler son traité. Quand la dépense occasionnée de ce chef ne s'élève pas à $200 par année, le directeur général des Postes, en vertu de la loi, a le pouvoir de faire des arrangements sans demander de soumissions. Pourtant, je ne me suis pas prévalu de ce privilège, excepté lorsqu'il s'est agi de dépenses insignifiantes et de cas exceptionnels.

M. SPROULE : Je constate que le directeur général des Postes a suivi le système qui était en vogue avant qu'il prît la direction de ce ministère, système qu'il a condamné sans merci en maintes occasions, je veux parler du renouvellement des entreprises de transport du courrier, lorsque le montant en jeu était de $200 ou moins, entreprises accordées d'abord après qu'on eut demandé des soumissions publiques. Je sais qu'un grand nombre de ces entreprises ont été révoquées dans le district que j'habite. On les avait accordées suivant les principes que je viens de rappeler, et l'on avait déclaré à la Chambre que ce système épargnait beaucoup d'argent au pays. On invoquait cela pour condamner l'ancien gouvernement qui avait, disait-on, établi un système qui n'était pas le plus économique. Il semble, aujourd'hui, que l'expérience a démontré la sagesse de ce système, puisque le directeur général des Postes actuel adopte le principe mis en vigueur par ses prédécesseurs. On me dit que dans certains cas, on renouvelle ces entreprises à un prix plus élevé que celui demandé d'abord. Je ne me plains pas de cela, parce que, à mon sens, les courriers d'entreprise ne demandent pas assez cher pour l'ouvrage qu'ils font. Je ne connais aucun cas spécial qui donne lieu de se plaindre sérieusement ; cependant, si j'en crois les renseignements qui me sont fournis, il existe des cas où des entreprises de ce genre accordées d'abord après qu'on eut demandé des soumissions, ont été renouvelées au prix fixé d'abord, alors que certaines personnes qui se proposaient de soumissionner à un prix moins élevé n'ont pas eu l'occasion de le faire. Ces gens-là ont autant raison de se plaindre que les personnes qui, sous l'ancien système, se voyaient refuser le droit de soumissionner lorsqu'il s'agissait du renouvellement d'un contrat de ce genre.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne sache pas qu'il soit nécessaire de recommencer sur ce point la discussion qui s'est faite ici dans différentes occasions. Mon honorable ami me permettra peut-être de lui expliquer l'attitude que j'ai prise sur ce sujet. Je m'opposais au renouvellement de ces entreprises, parce que celles-ci n'avaient pas été accordées après qu'on eut demandé des soumissions, ainsi que la loi l'exige; il fallait donc les révoquer et les accorder de nouveau par soumissions.

M. SPROULE : J'ai appelé l'attention du ministre sur des faits que je connais personnellement ; dans ces cas, ces entreprises avaient été accordées par soumissions, mais le contrat a été révoqué par la suite. .

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami reconnaîtra avec moi que lorsqu'une entreprise est accordée après qu'on a demandé des soumissions, il peut être préjudiciable au public de la renouveler aux mêmes conditions, alors même que l'intérêt général demande un renouvellement. Lorsque le prix de la main-d'œuvre diminue sur un marché quelconque, il peut se produire des changements qui rendent opportun le renouvellement d'une entreprise sans qu'on demande des soumissions. Dans le cas contraire—ce qui se produit, aujourd'hui—lorsque la main-d'œuvre coûte plus cher de jour en jour, nous n'avons rien à gagner en demandant des soumissions pour un ouvrage qu'on a accordé après avoir demandé des soumissions publiques, il y a quatre ou cinq ans. Je renouvelle ces traités d'après ce principe chaque fois que cela nous est possible et quand l'intérêt public nous engage à le faire.

Je ne crois pas que mon honorable ami puisse montrer que depuis que je suis directeur général des Postes, j'aie payé, dans le renouvellement d'un service dont le coût excédait $200, un prix plus élevé que celui qui était payé auparavant pour le même service. La loi ne m'en donne pas le pouvoir d'ailleurs, et je suis bien certain que je n'ai pas enfreint la loi. Mais j'ai pu augmenter le prix payé pour certains services, lorsque ce prix était au-dessous de $200 et lorsque l'entrepreneur ne voulait plus continuer le service pour le même prix. Il valait mieux alors le confier à une autre personne à dix ou vingt dollars de plus si c'était nécessaire. Il peut y avoir eu des cas de ce genre, car j'ai le droit, d'après la loi, d'augmenter le prix d'un service payé moins de $200, mais je n'ai pas le même droit lorsque le prix dépasse $200, et je ne crois pas avoir violé la loi sous ce rapport.

M. SPROULE : Je crois que le ministère des Postes paie plus cher pour certains services qu'auparavant. Je ne me plains pas de cela parce que les prix étaient peu élevés, mais je ne crois pas réellement que la différence entre les salaires avant 1896 et les salaires qui sont payés maintenant soit suffisante pour justifier les augmentations qu'on a faites, parce que les salaires sont à peu près les mêmes aujourd'hui qu'alors.

Sir WILLIAM MULOCK : Ils sont beaucoup plus élevés.

M. SPROULE : Mais autant que je puis voir, le Gouvernement paie aujourd'hui pour le transport des correspondances, à peu près le même prix qu'il payait il y a huit ou dix ans.

Sir WILLIAM MULOCK : L'entretien d'un cheval coûte plus cher aujourd'hui.

M. SPROULE : C'est possible ; mais je me plains que le Gouvernement accorde aujourd'hui sans demander de soumissions l'entreprise du transport du courrier aux mêmes prix qu'autrefois.

M. DANIEL : Ce crédit renferme-t-il les sommes qui sont payées pour le transport du courrier sur la rivière Saint-Jean ?

Sir WILLIAM MULOCK : Toutes ces dépenses sont comprises dans ce crédit.

M. DANIEL : Le ministre voudra-t-il nous dire combien il paie à la ligne de steamers Star pour transporter le courrier sur la rivière Saint-Jean ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le Gouvernement actuel n'a fait que renouveler avec la ligne Star la convention qui existait depuis plusieurs années avant 1896. Mais en ces dernières années le nombre de bureaux de poste sur cette route ayant un peu augmenté, le service est plus coûteux et nous avons augmenté quelque peu la subvention.

M. DANIEL : D'après ce que j'ai pu apprendre la subvention payée à la ligne Star s'élève à $1,510 par année, ou plutôt pour trente semaines, car elle ne fait pas le service pendant l'hiver. Sur cette somme la compagnie a à payer ou a payé en ces dernières années $550 à ceux qu'elle emploie pour enlever et livrer les sacs de dépêches au bureau de poste de Saint-Jean. Elle est obligée aussi d'avoir des gens pour faire le même service aux bureaux de poste de Maugerville, Gagetown, Fredericton et autres postes sur la rivière Saint-Jean. Ses dépenses ne lui laissent que $950 pour faire le service, ce qui fait onze cents et un quart par sac de dépêches. La compagnie considère que cette somme n'est pas assez élevée. La compagnie est obligée aussi de fournir $3,000 de cautionnement. Elle transporte de 8,000 à 9,000 sacs par année, et dit que le coût de manipulation de ces sacs augmentant tous les ans, que le prix qu'elle reçoit aujourd'hui est trop bas et que le Gouvernement devrait l'augmenter. Je serais très heureux si le directeur général des Postes voulait laisser cet item en suspens, afin que nous puissions y faire plus de lumière. Il y a en ce moment à Ottawa une personne qui est intéressée dans ce service et qui désirerait avoir demain à ce sujet une conversation avec le ministre.

Sir WILLIAM MULOCK : Je dois expliquer à mon honorable ami que la Chambre ne vote pas une somme fixe pour chaque service. Nous avons des milliers de services et le Parlement vote en bloc la somme nécessaire pour les faire fonctionner. Mon honorable ami aura encore l'occasion de discuter cette question lorsque nous voterons les crédits supplémentaires.

M. DANIEL : Très bien.

M. AMES : L'honorable directeur général des Postes voudrait-il me dire s'il a reçu des plaintes au sujet de l'état insalubre du bureau de poste de la rue Sainte-Catherine de Montréal, et s'il a l'intention de renouveler le bail de cet édifice sans obliger le propriétaire a le mettre dans un bon état sanitaire. Le ministre voudra-t-il nous dire aussi si la commission d'hygiène de la ville de Montréal n'a pas plusieurs fois porté plainte au sujet de mauvais état de cet édifice, et pourquoi on a fermé l'oreille à ces paintes.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous n'avons reçu aucune plaintes de ce genre. Mon honorable ami a probablement été mal informé.

M. AMES : Je puis, si c'est nécessaire, montrer à la Chambre les textes mêmes des rapports de la commission d'hygiène de Montréal. Je voudrais savoir aussi si vers le premier novembre le directeur général des Postes n'a pas reçu un rapport concernant l'usage illégal d'un timbre par un employé du bureau central de la poste à Montréal.

Sir WILLIAM MULOCK : Le sous-ministre me dit qu'il ne connaît pas les faits dans cette affaire. Il dit cependant qu'on a institué une enquête, et si mon honorable ami désire en connaître le résultat, je le lui ferai tenir.

M. AMES : Je serais très heureux de l'avoir. Je voudrais aussi savoir si l'honorable directeur général des Postes a entendu parler de la disparition probablement durant leur transport par le courrier de certaines valeurs envoyées en paiement d'intérêts aux porteurs d'obligations de la ville de Montréal, et si une enquête a été faite pour découvrir si ces chèques avaient été volés, endossés et payés par suite de la négligence des fonctionnaires de la poste.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, nous n'avons pas de renseignements sur ce sujet. Ces lettres avaient-elles été recommandées?

M. AMES : Je ne connais pas ce détail, mais je puis exposer les faits à la Chambre.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député peut-il dire si ces lettres avaient été recommandées ?

M. AMES : Je ne le crois pas ; c'étaient des lettres contenant des chèques du trésorier de la ville de Montréal en paiement de certains intérêts. Ces chèques ont été volés, endossés d'une signature fausse et les voleurs en ont touché le paiement au détriment des bénéficiaires véritables.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami sait-il si l'on s'est plaint au directeur de la poste à Montréal de la disparition de ces lettres ?

M. AMES : L'affaire a été relatée dans les journaux. Je puis toute la dérouler à la Chambre, si c'est nécessaire.

Sir WILLIAM MULOCK : Dans ces cas-là, lorsqu'il y a quelque espoir de découvrir quelque chose, le meilleur moyen est de porter plainte immédiatement aux autorités, qui font faire toutes les recherches nécessaires. Dans ce cas-ci, c'est peut-être ce qui a été fait et je n'ai aucun doute qu'aucun effort ne sera négligé pour découvrir les coupables. Mais si les signatures au dos des chèques sont fausses, les destinataires ne perdent pas leurs droits.

M. AMES : La raison pour laquelle je fais ces questions, c'est que je veux savoir si l'honorable directeur général des Postes est satisfait du service de la poste à Montréal ?

Sir WILLIAM MULOCK : Un nouveau maître de poste a été nommé récemment.

M. SPROULE : L'honorable directeur général des Postes peut-il nous dire combien de nouveaux bureaux de postes ont été ouverts pendant l'année ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce renseignement est consigné dans le rapport annuel.

M. SPROULE : L'honorable directeur général des Postes pourrait nous donner en même temps le nombre de milles de plus parcourus pendant l'année.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous avons ajouté dans l'année au service par voitures 317,648 milles de routes postales. Pour avoir le nombre de milles parcourus il faudrait multiplier ce chiffre par le nombre de voyages. Le service par chemin est plus long de 919 milles 96-100 cette année que l'année dernière. La longueur totale parcourue par chemin de fer est de 18,366 milles, et celle en voitures de 16,129,121. Le nombre total de bureaux de poste en existence au 30 juin dernier est de 10,460, mais je ne trouve pas dans le rapport quelle a été l'augmentation pendant l'année.

M. SPROULE : Je fais ces demandes parce que je remarque que le Gouvernement ne demande pas plus d'argent pour le service de cette année que pour celui de l'année dernière, bien qu'il eut été très facile de calculer approximativement ce que devra coûter en plus l'addition de 317,468 milles de services postaux. D'après les crédits actuels on croirait que le pays n'a pas grandi depuis l'année dernière, et que le service postal est le même. Il est vrai que le ministre nous dit qu'il lui sera plus facile plus tard de faire une estimation de ce qu'il lui faudra dans l'année, mais il me semble qu'il aurait été facile de faire ce calcul dès maintenant en se basant sur le nombre de nouveaux bureaux de poste et sur l'augmentation du nombre de milles à parcourir.

Sir WILLIAM MULOCK : Tous les jours nous ouvrons de nouveaux bureaux de poste et établissons de nouveaux services, surtout dans les territoires du Nord-Ouest.

M. SPROULE : L'augmentation dans le nombre de milles dans le cours de l'année dernière a été de 378,000 milles. Ne serait-il pas naturel de supposer une augmentation semblable cette année ?

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsque la Chambre sera appelée à voter les crédits supplémentaires, le Gouvernement sera en mesure de lui fournir beaucoup plus de détails sur l'état exact des choses. Il se fait présentement un grand mouvement de population vers le Nord-Ouest et partout où se forme une colonie nous essayons d'établir un service postal, qu'il soit rémunérateur ou non. La population se répand partout dans les territoires et nous ouvrons des bureaux de poste tous les jours.

M. SPROULE : Si le minstre n'a pas d'idée exacte de cette proportion, cela, à mon avis, est loin de prouver que l'entente des affaires préside à son administration. Il devrait exister une proportion quelconque, d'année en année.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député est en mesure de préciser le chiffre

de l'immigration qui se déversera au Manitoba d'ici à l'année prochaine et de désigner d'avance les endroits où les colons se fixeront, je pourrai alors lui donner une réponse catégorique. En réponse à la demande de l'honorable député sur l'augmentation du nombre des bureaux de poste, je dois déclarer qu'au cours du dernier exercice, il en a été établi 310.

M. SPROULE : Il y a actuellement, 10,400 bureaux de poste et le chiffre 310 doit former une proportion de la totalité, n'est-ce pas ? Il y a un nombre précis de milles de routes postales ; cette année, il faudra y ajouter un certain nombre de milles, et ce nombre forme une proportion de la totalité. Même à envisager la question au point de vue commercial, ne serait-il pas légitime de préciser le chiffre de la dépense supplémentaire sur l'exercice prochain, et d'y affecter une somme définie, basée sur la proportion de cet accroissement? Nos prévisions budgétaires ne s'étendent pas au delà du prochain exercice ; tandis que le ministre ne donne que le crédit même porté au budget l'année dernière, ce n'est guère faire preuve d'entente des affaires.

Sir WILLIAM MULOCK : Il ne faut pas l'oublier, l'élaboration de notre budget postal ne date pas d'aujourd'hui ; ce travail remonte au mois de décembre dernier, et il est basé sur des données embrassant toute la période s'étendant jusqu'à la fin de novembre. Je tiens à fournir à la Chambre les renseignements les plus récents; et quand le budget supplémentaire sera déposé sur le bureau, nous serons renseignés sur la situation jusqu'à cette date, vu que la liste des nouveaux services est affichée, de jour en jour, aux bureaux du ministère. N'est-il pas préférable de posséder des renseignements précis jusqu'au premier mars, au lieu de la fin de novembre?

M. SPROULE : Sans doute.

Sir WILLIAM MULOCK : Voilà le but visé ici ; et réflexion faite, l'honorable député (M. Sproule) comprendra que notre attitude est la meilleure.

M. SPROULE : Je ne saurais me ranger absolument à cet avis. Les renseignements en possession du ministère jusqu'aux mois de novembre ou de décembre, doivent constituer une base aussi sûre, pour les prévisions futures, que ceux s'étendant jusqu'au mois de mars, la première période formant une proportion de l'année, tout comme la deuxième. Le premier venu qui arrive en Canada, en consultant le budget et voyant que le directeur général des Postes demande, pour l'exercice prochain, le même crédit que pour le dernier exercice, en conclurait à bon droit que le pays se développe lentement ; tandis qu'au contraire il fait de fort rapides progrès.

M. FOSTER : Mon honorable collègue, (M. Sproule) a raison. En règle générale, le budget principal doit contenir, dans la mesure du possible, le gros des dépenses, tandis que le budget supplémentaire doit se réduire aux plus minimes proportions. Je tiens à savoir du ministre quelles sont les compagnies de chemins de fer qui exécutent gratuitement le service postal et dans quelle mesure. Si je ne me trompe, les subventions accordées aux compagnies de chemins de fer depuis quelques années, comportent une disposition obligeant ces compagnies ainsi subventionnées à effectuer gratuitement le transport des dépêches et correspondances du pays. Obtenons-nous actuellement quelque service de ce genre, en retour du notre concours financier que nous leur avons prêté.

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministère, aujourd'hui, n'obtient pas de pareil service, pour le transport des dépêches. A mon avis, la stipulation attachée à l'octroi de ces subventions porte que, lorsqu'il s'agit d'une compagnie de chemins de fer subventionnée elle est tenue de fournir ces services à l'Etat, jusqu'à concurrence de trois pour cent de la subvention, avant d'avoir droit de demander le paiement de ces services.

M. FOSTER : S'agit-il de services postaux ?

Sir WILLIAM MULOCK : Pour services de tout genre, comme le transport de la gendarmerie, des provisions ou des dépêches ; la compagnie du chemin de fer serait tenue de gagner trois pour cent de la subvention, avant d'avoir droit à une rémunération en espèces.

M. FOSTER : Dans quelle mesure le ministère bénéficie-t-il de cette disposition législative ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si je ne me trompe, nous versons ces sommes entre les mains du receveur général, comme si ce dernier était la compagnie de chemin de fer. Advenant que nous utilisions pour le transport des dépêches et correspondances, une nouvelle ligne de chemin de fer qui se trouve en pareille situation, alors, au lieu de verser à la compagnie même le produit de ce qu'elle gagne, nous versons cette somme entre les mains du receveur général.

M. FOSTER : Quelles sommes le ministère des Postes touche-t-il de ce chef, et de la part de quelles compagnies ? Je tiens à savoir si nous bénéficions actuellement de cette disposition législative ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est le receveur général, sans doute, qui serait en mesure de nous éclairer à cet égard. Quant au ministère des Postes, il se borne à verser les sommes qu'il touche entre les mains du procureur général. Ces compagnies de chemins de fer ne sont encore qu'à leur début.

M. FOSTER : Est-ce que la Compagnie du chemin de fer Canadien du Nord, qui dessert Winnipeg, n'a pas reçu le concours finan-

cier de l'Etat, sous cette condition-là même? Voilà déjà deux ans que ce chemin de fer est en exploitation.

Sir WILLIAM MULOCK: Au début, cette compagnie ne faisait circuler sur sa voie qu'un train par semaine ; plus tard, son service hebdomadaire a compris deux et même trois trains. Aujourd'hui, paraî-il, elle fait circuler un train par jour.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien aller aux renseignements dans son ministère et nous dire dans quelle mesure le ministère des Postes ou le pays a bénéficié dans ce sens?

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministère des Postes, je le répète, n'a nullement bénéficié de la chose.

M. FOSTER : Le ministre saisit parfaitement bien ma pensée. Il sait que certaines compagnies de chemins de fer ont reçu des subventions de l'Etat, sous certaines conditions, et entre autres celle d'exécuter une certaine quantité de transports d'intérêt public. Je tiens à savoir dans quelle mesure le ministère des Postes a participé à ces avantages. Le pays en a bénéficié, si ces compagnies de chemins de fer ont effectué, dans les conditions citées, le transport des dépêches et des correspondances.

Sir WILLIAM MULOCK : Je le répète, si la question intéresse le ministère et les compagnies de chemins de fer, c'est au receveur général que le ministère doit verser le prix du service. La compagnie du chemin de fer en question n'a pas reçu d'argent du Gouvernement, parce qu'elle n'a droit au paiement de sa réclamation que lorsqu'elle a gagné trois pour cent.

M. FOSTER : Fort bien ; je vais poser ma question sous une autre forme. Que le ministre nous dise le chiffre précis des sommes que son ministère a versées entre les mains du receveur général pour services rendus à l'adminstration postale par les chemins de fer subventionnés, sous conditon d'effectuer une certaine quantité de transports pour le pays?

Sir WILLIAM MULOCK : J'irai aux renseignements.

M. SPROULE : Ces années passées, on a longuement débattu la question de savoir s'il ne serait pas sage d'attribuer au ministère des Postes l'administration de nos réseaux de lignes télégraphiques et téléphoniques ; et l'année dernière, le ministre nous a déclaré qu'il avait mis la question à l'étude. Je tiens à savoir s'il a pris une décison quelconque à cet égard, ou s'il a été en mesure de se procurer des données suffisantes pour lui permettre de juger de la praticabilité de cette réforme?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est là une question fort intéressante et très vaste. Malheureusement, je ne puis pour ainsi dire rien ajouter à mes déclarations de l'année dernière. Il est six heures, et je ne crois pas que les députés désirent reprendre la séance, ce soir. En pareilles circonstances, l'honorable député consentira sans doute à ce que le débat se termine maintenant. Je propose que le comité lève sa séance et rende compte de l'état de ses travaux.

M. MONK: Je prierais le ministre des Postes de vouloir bien déposer sur le bureau de la Chambre pour la prochaine réunion du comité, le rapport mentionné par le député de Saint-Antoine de Montréal, au sujet du timbrage illégal de lettres, qui a eu lieu au cours de la dernière campagne électorale.

Il est fait rapport de quelques résolutions.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à six heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 26 janvier 1905.

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

INTERPELLATIONS.

STATION NAVALE A ESQUIMAULT.

M. SLOAN :

1. Le Gouvernement a-t-il appris que les autorités impériales se proposent d'abandonner Esquimault comme station navale ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures le Gouvernement a-t-il prises relativement à l'article 9 du traité d'annexion en vertu duquel la colonie de la Colombie-Anglaise est entrée dans la Confédération et qui se lit ainsi : " Le gouvernement fédéral usera de toute son influence pour assurer le maintien de la station navale d'Esquimault " ?

Le très honorable Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement n'a pas été informé que le gouvernement impérial eût l'intention d'abandonner Esquimault comme station navale. Par conséquent il n'y a pas lieu de faire de déclaration relativement à la seconde question posée par mon honorable ami (M. Sloan).

TRANSPORT DU COURRIER DE MACCAN— CONTRAT Y RELATIF.

M. FOWLER—par M. Foster :

1. Existe-t-il un marché en vigueur pour le transport des correspondances entre la gare de Maccan sur la ligne du chemin de fer Intercolonial et le bureau de poste de cette ville ?

2. Dans l'affirmative, quel est le prix stipulé dans le contrat, et quel est l'entrepreneur ?

3. Des soumissions publiques ont-elles été demandées ? Dans l'affirmative, quels étaient les divers soumissionnaires et quel montant était spécifié dans chaque soumission ?

4. Quel prix a été payé au précédent entrepreneur pour ledit service ?

L'honorable Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Oui.

2. (a) Quatre-vingt-dix-sept dollars par année ; (b) Robert Harrison.

3. (a) Oui ; (b) Robert J. Harrison, $97 ; Jérôme Loring, $17 ; George J. Harrison, $126.

4. Cent dix-huit dollars et quatre-vingt-douze cents par année.

SYSTEME DE TELEGRAPHE MARCONI—INSTALLATION A BORD DES STEAMERS "STANLY" ET "MINTO".

M. LEFURGEY—par M. Martin :

1. En vertu de quel ararngement et pour quel objet le système de télégraphie Marconi a-t-il été installé à bord des steamers "Stanley" et "Minto" ?

2. Le Gouvernement paie-t-il pour cela, et quel montant ?

3. Le système a-t-il été couronné de succès ?

4. La compagnie anglo-américaine des télégraphes a-t-elle protesté contre l'établissement de stations Marconi dans l'Ile du Prince-Edouard (a) au sujet de ces steamers, ou (b) dans le but d'établir une communication par télégraphe entre l'Ile du Prince-Edouard et le continent? Et dans l'affirmative, pourquoi ?

5. Le Gouvernement a-t-il accepté ce protêt ? Et, dans l'affirmative, pour quelle raison ?

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. En vertu d'un contrat, dans le but d'établir une ligne de communication entre ces deux steamers, c'est-à-dire entre le continent et l'île.

2. Oui, $1,500 pour chaque steamer, le coût de l'installation.

3. D'un très grand succès.

4. Oui. (a.) Non. (b.) Oui, pour leur faire concurrence.

5. Non, pour des raisons d'interêt public.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

M. MARTIN :

1. La ligne d'embranchement de Muray-Harbour, I.P.-E., a-t-elle été terminée, et quand ?

2. Dans la négative, quels travaux restent à faire et quel en est le coût estimatif, y compris le matériel roulant ?

3. Combien de ponts sont construits en bois ou en partie en bois ? Seront-ils remplacés par des ponts en pierre ou en acier? Et, dans l'affirmative, quand et quel en est le coût estimatif?

4. Combien de gares pour la vente des billets, et autres gares ont été construites sur cette ligne, et en quels endroits ? Combien d'autres gares seront-ellels construites, et où ?

5. Une gare sera-t-ele construite à Grand-View ou Newton-Crossing, sur le parcours de cette ligne ? Dans l'affirmative, s'y trouvera-t-il un bureau pour la vente des billets ?

6. Une délégation de l'Ile du Prince-Edouard a-t-elle eu une entrevue avec quelque membre ou officier du Gouvernement, au cours de la présente session, pour demander cette gare ? Et quels étaient les délégués ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Travaux publics) : Il faut que je me procure à Moncton les renseignements qui puissent me mettre en état de répondre à cette question, et je n'ai pas encore eu l'occasion de me les procurer.

M. l'ORATEUR : En suspens.

VETO SUR ACTES DE LA LEGISLATURE DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. RALPH SMITH :

1. Quelques-uns des actes votés à la dernière session de la Législature de la Colombie-Anglaise (1904) ont-ils été désapprouvés ?

2. Dans l'affirmative, quels sont ces actes et pour quel motif ont-ils été désapprouvés ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (minstre de la Justice) :

1. Oui.

2. Le chapitre 20 intitulé : "Acte réglementant l'immigration dans la Colombie Anglaise"; on a jugé qu'il était *ultra vires* ou empiétait sur les attributions de l'autorité fédérale.

EMPLOI DE M. P. M. BREDT.

M. LAKE :

1. M. P. M. Bredt est-il actuellement à l'emploi du Gouvernement fédéral ?

2. Dans l'affirmative, depuis quand, en quelle qualité et à quels appointements ?

3. Par qui M. Bredt a-t-il été recommandé ?

4. Ce monsieur était-il employé par le gouvernement fédéral en 1904? Dans l'affirmative, pendant quelle période et en quelle qualité ?

5. M. Bredt s'est-il retiré du service en 1904? Dans l'affirmative, à quelle date ?

6. Quelle a été la raison de sa retraite ?

7. Qui a proposé M. Bredt pour l'emploi qu'il occupait en 1904 au service du Gouvernement et antérieurement à cette année ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : L'honorable député (M. Lake) aurait-il la bonté de me dire de quel département il veut parler?

M. LAKE : Du département de l'immigration.

Sir WILFRID LAURIER : Nous allons laisser la question en suspens, et je tâcherai d'obtenir le renseignement.

EMPLOI DE M. SYDNEY PORTER.

M. LAKE :

1. A quelle date M. Sydney Porter s'est-il retiré de son emploi d'inspecteur de homesteads antérieurement à l'élection générale de 1904.

2. Qul traitement recevait-il à l'époque de sa retraite ?

3. M. Porter est-il actuellement à l'emploi du Gouvernement fédéral? Dans l'affirmative, en quelle qualité et à quels appointements ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. M. Sydney Porter a abandonné le poste d'inspecteur des homesteads le 31 août 1903.

2. Il touchait des appointements de $125 par mois.

3. Oui ; agent de colonisation à $125 par mois.

EMPLOI DE M. J. R. POLLOCK.

M. LAKE :

1. M. J. R. Pollock est-il employé par le Gouvernement ? Dans l'affirmative, depuis quelle date ?

2. Etait-il employé par le gouvernement en octobre 1904 ? Dans l'affirmative, quelles étaient ses fonctions ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui, M. Pollock est à l'emploi du Gouvernement depuis le 12 mai 1902.

2. Oui ; inspecteur de homesteads.

TERRES OBTENUES PAR M. HENRI ENTENIER.

M. LAKE :

1. Quand Henri Entenier a-t-il fait inscrire son premier homestead ?

2. A-t-il fait inscrire un second homestead ou a-t-il obtenu des terres du gouvernement depuis cette époque ? Où se trouve cette propriété, à quel prix et à quelles conditions l'a-t-il obtenue ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le 31 mai 1893.

2. M. Entenier n'a pas fait inscrire de second homestead. L'inspecteur de homesteads ayant fait rapport que leurs homesteads n'étaient cultivables qu'en partie, à cause des froids hâtifs provenant de ce que les terrains étaient trop bas, et à cause de la grêle dans certaines années, les colons du district de Kroneau, au nombre desquels est M. Entenier, eurent la permission d'acheter chacun un autre quart de section, aux conditions ordinaires de mise en culture. Il acheta le quart sud-est, section 14, township 15, rang 17, à l'ouest du 2me méridien, et au prix réglementaire de $3 l'acre, dont un quart payable lors de l'achat, et la balance en trois versements annuels, avec intérêt de 5 pour 100 par année sur toute balance non payée.

SALLE D'EXERCICE MILITAIRE A SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON :

1. Un crédit a-t-il été inscrit dans le projet de budget pour la construction d'une salle d'exercice militaire à Sherbrooke ?

2. Dans l'affirmative, quelle somme, et quand ce crédit sera-t-il disponible ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il d'augmenter ce crédit prochainement ?

4. Un emplacement convenable a-t-il été obtenu ? Et, dans l'affirmative, où et quel en est le prix ?

5. Des plans et devis ont-ils été préparés ?

6. Le Gouvernement se propose-t-il de demander des soumissions pour cette construction ?

7. Quand le Gouvernement se propose-t-il de commencer les travaux de cette salle ?

8. Le Gouvernement sait-il que quatre différentes armes du service, à Sherbrooke, n'ont pas eu depuis assez longtemps de local convenable pour y déposer leurs armes et leurs effets d'équipement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Oui.

2. $10,000. Crédit disponible à présent.

3. Oui.

4. Oui ; rue Victoria, entre les rues Belvédère et Goodhue. Il a été payé $6,000, dont $1,500 ont été fournis par la municipalité de la ville de Sherbrooke.

5. On est à préparer des plans et devis.

6. Oui.

7. Aussitôt que les plans seront prêts.

M. SAM. HUGHES : Une partie de cette question est restée sans réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Elle est conçue dans des termes si généraux que je ne puis y répondre. Il faudrait que je m'adresse à différents départements. C'est ce que je ferai peut-être, plus tard.

BUREAU DE POSTE A SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON :

1. Un montant a-t-il été inscrit au budget pour améliorer le bureau de poste de Sherbrooke et lui donner plus d'espace ?

2. Dans l'affirmative, quel montant, et quand ce crédit sera-t-il disponible ?

3. Des soumissions ont-elles été demandées pour ces travaux ? Et, dans l'affirmative, quelques-unes de ces soumissions ont-elles été acceptées, et quel est le nom des soumissionnaires ?

4. Le Gouvernement se propose-t-il d'augmenter le personnel dudit bureau de poste et lui donner plus d'efficacité ?

5. Quels sont les appointements du directeur du bureau de poste et de ses employés actuels ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : 1 et 2. Oui ; il y a maintenant une somme de $2,000 disponible pour cette fin.

3. Le principal item ($1,650) est destiné à l'achat de boîtes fermant à clef, pour les abonnés. La fourniture des ces boîtes a fait l'objet d'un marché administratif.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je demanderai à l'honorable député de vouloir bien laisser en suspens les deux dernières parties de son interpellation.

CHARBON ANTHRACITE EMPLOYE PAR LE GOUVERNEMENT.

M. MACLEAN—par M. Martin :

1. Combien de tonnes de charbon anthracite ont été employées dans les divers départements du gouvernement fédéral dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, de 1900 à 1904 inclusivement ?

2. Quelle a été la dépense totale, par année, pour ledit charbon pour chacune desdites provinces au cours desdites années, et quels sont les noms des diverses personnes auxquelles ces montants ont été payés, et le prix, par tonne, payé à chacune d'elles ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Comme la réponse à cette question exigerait une grande somme de recherches, l'honorable député voudrait-il demander à la Chambre d'ordonner la production d'un rapport ?

CANAL DE LA BAIE GEORGIENNE—TRAVAUX D'EXPLORATION.

M. BRABAZON :

1. Combien de brigades topographiques sont employées à l'étude du tracé projeté du canal de Montréal à Ottawa et à la Baie Georgienne?
2. Quels sont les ingénieurs qui dirigent ces brigades, et quelle section est assignée à chacun d'eux ?
3. Quand ont-ils commencé leurs opérations ?
4. De combien d'hommes se composait chaque brigade le 1er janvier courant ?
5. Des rapports préliminaires ont-ils été reçus par le Gouvernement de quelqu'un de ces ingénieurs ? Dans l'affirmative, quelle en est la teneur ?
6. Quand les travaux topographiques seront-ils terminés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : 1. Dix.

2. Section n° 1, lac Nipissing jusqu'au milieu du lac Huron, ingénieur dirigeant : M. A.-J. McDougall. Section n° 2, du milieu du lac Huron jusqu'à la tete du rapide de Johnson, sur la rivière Ottawa, ingénieur dirigeant : H. P. Bell. Section n° 3, depuis la tête du rapide de Johnson jusqu'au rapide des Joachims, ingénieur dirigeant : Wm Cross. Section n° 4, depuis la tête du rapide des Joachims, en passant par le chenal nord et le chenal sud de l'île aux Allumettes, jusqu'à Fort-Coulonge, ingénieur dirigeant : G. L. Griffith. Section n° 5, depuis Fort-Coulonge en passant par Calumet, Portage-du-Fort et Snows, jusqu'à la tête du rapide des Chats, ingénieur dirigeant : A. Robert. Section n° 6, depuis la tête du rapide des Chats, en passant par le lac Deschênes, jusqu'à la rivière Gatineau, ingénieur dirigeant : W. G. Wagner. Section n° 7, depuis la rivière Gatineau en descendant la rivière Ottawa et passant par le rapide de Grenville, jusqu'au pied du rapide de Carillon, ingénieur dirigeant : E. E. Perrault. Section n° 8, depuis le pied du rapide de Carillon, en passant par le lac des Deux-Montagnes et le rapide de Sainte-Anne, jusqu'à la tête du lac Saint-Louis, ingénieur dirigeant : C. E. McNaughton. Section n° 9, depuis la tête du lac Saint-Louis, en passant par le canal de Lachine, et y compris l'étude des chenaux de la rivière des Prairies, ingénieur dirigeant : L. R. Voligny. Equipe n° 10 (subdivision de la section n° 1) lac Nipissing, ingénieur dirigeant : F. H. Peters, premier aide.

3. Les neuf premières brigades ont reçu ordre de faire rapport le 27 octobre 1904 ; La 10e brigade a été formée plus tard et s'est mise à l'œuvre dans la première semaine de janvier courant.

4. Chaque brigade se compose de 16 hommes, dont 7 ingénieurs. Le reste comprend des navigateurs, des journaliers et un cuisinier. On engage encore d'autres hommes lorsqu'il le faut. Le 1er janvier courant les différentes brigades topographiques se composaient ainsi :

Section n°	1	16 hommes.
"	2	21 "
"	3	16 "
"	4	21 "
"	5	16 "
"	6	21 "
"	7	29 "
"	8	20 "
"	9	28 "

Il n'a été reçu que des rapports ordinaires concernant les études sur place.

6. On pense que les travaux de recherches vont durer un an.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHEF DE GARE A FREDERICTON.

M. CROCKETT :

Copie des lettres de M. Tiffin, gérant général du trafic, et M. J.-E. Price, surintendant général de l'Intercolonial, faisant rapport que M. Odbur White, chef de gare à Frédéricton, N.-B., ne possédait pas les aptitudes nécessaires à son emploi, et de toute autre correspondance adressé au gouvernement ou au département des Chemins de fer et Canaux concernant la destitution dudit Odbur White.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Cette correspondance n'existe pas. Un rapport m'a été fait verbalement à Moncton, au mois de décembre. J'ai reçu de M. White une lettre à laquelle j'ai répondu. Je puis déposer ces deux lettres si l'honorable député le désire.

L'honorable M. J. HAGGART : J'espère qu'à l'avenir l'honorable ministre, en répondant à une interpellation, aura la précaution de dire qu'il s'agit d'un rapport verbal. En entendant la réponse du ministre, l'autre jour, j'avais certainement compris qu'il s'agissait d'un rapport écrit.

La motion est adoptée.

MOTION ADOPTEE SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance échangée avec le Gouvernement ou aucun de ses membres ou officiers concernant la construction et l'emplacement d'une gare de chemin de fer à Charlottetown (I. du P.-E.), et de tous rapports ou mémoires de quelque ministre ou fonctionnaire du Gouvernement au sujet de la délégation de la province de l'Ile du Prince-Edouard, demandant la construction desdits travaux—M. A. Martin.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des Subsides.

Postes—Service extérieur, dépenses diverses, $289,740.

M. AMES : Avant que ce crédit soit voté, je désire revenir sur une question que j'ai mentionnée hier et qui se rapporte plus particulièrement au bureau de poste de Montréal. Pour l'information du directeur général des Postes et de la députation en général, je citerai un passage des remarques faites par Monsieur le juge Desnoyers, du haut du tribunal, dans la ville de Montréal, le 17 décembre 1904, lorsqu'il a condamné six prévenus à subir leur procès. C'était dans la cause de la Couronne contre George Bissonnette. Voici ses paroles :

En outre, le 1er novembre, Bissonnette prit au n° 29, rue Saint-Charles Borromée, un paquet d'enveloppes qu'il rapporta au même endroit après en avoir fait oblitérer les timbres. Ces lettres devaient servir aux faux électeurs à établir leur prétendue identité, en cas de besoin.

J'aimerais à savoir si le directeur général des Postes a reçu à ce propos un rapport de son subordonné, et s'il a adopté quelque mesure, vu qu'il ressort des remarques du juge que des employés du bureau de poste de Montréal ont abusé de leur position pour aider à la perpétration de fraudes électorales.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je n'avais jamais entendu parler de cette affaire avant hier. J'ai pris des renseignements dans les bureaux du ministère et voici le rapport de M. J. L. Palmer, sous-directeur du bureau de poste de Montréal :

Montréal, 3 novembre 1904.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'hier on est venu déclarer qu'un individu, à l'étage supérieur, avait remis à un employé du bureau un paquet de lettres, pour y faire appliquer le timbre du bureau et les lui remettre; la dénonciation ajoute que le même individu avait fait faire la même chose au même employé, le jour précédent. J'ai pris des informations auprès de ceux qui pouvaient être supposés au courant de l'affaire et j'ai fini par découvrir que Louis Thibault, un employé du ministère des Travaux publics dans cet édifice, avait, dans la journée de mardi, oblitéré les timbres d'un certain nombre d'enveloppes. J'ignore si ces enveloppes étaient vides ou portaient une adresse. J'ai alors fait mander M. Thibault, qui est un homme très complaisant et qui nous rend beaucoup de services, et je l'ai questionné relativement à cette information.

M. MORIN : Il nous rend beaucoup de services !

Sir WILLIAM MULOCK : C'est le sous-directeur qui écrit. Voici la suite du rapport de M. J. L. Palmer :

Il déclara que la veille il avait en effet oblitéré les timbres sur quelques enveloppes, et qu'il ne croyait pas mal faire en agissant ainsi. Les présomptions sont qu'il ne croyait pas mal faire. Il ajouta qu'il me rapporterait les lettres sur lesquelles il avait appliqué le sceau du bureau, la veille. Il y avait environ trente enveloppes vides, non adressées, affranchies avec un timbre de deux cents sur chacune, et cinq ou six cachetées et dont le contenu n'a pu être vérifié. Il m'a laissé entendre qu'il les avait reçues d'un nommé Bissonnette.

J'ai demandé au surintendant d'avertir les employés, les timbreurs, les trieurs et autres, d'interdire l'usage de nos appareils à timbrer à tous autres qu'à ceux qui sont autorisés à s'en servir.

Ces appareils ou instruments ainsi que l'installation électrique sont entretenus en bon ordre par les employés du ministère des Travaux publics qui ont nécessairement libre accès dans les bureaux.

M. Thibault voulait savoir ce qu'il devait faire de ces enveloppes et des quelques lettres cachetées qui lui avaient été remises par cet individu. On lui répondit d'en disposer comme il l'entendrait, qu'elles n'avaient pas été mises à la poste et que c'était à lui de décider ce qu'il devait en faire.

Votre tout dévoué,
(Signé) J. L. PALMER,
Sous-directeur du bureau de poste.

A Monsieur le directeur général des Postes,
Ottawa, Ont.

J'ai alors mandé le secrétaire du département pour savoir ce qu'était ce nommé Thibault, et voici le mémoire qu'il m'a remis :

A la date du 3 novembre, le directeur du bureau de poste de Montréal fit rapport que le sieur Louis Thibault, employé comme électricien par le ministère des Travaux publics, pour l'entretien des timbreurs électriques en usage dans le bureau de poste de Montréal, avait à l'instigation d'un de ses amis, nommé Bissonnette, fait passer dans un des timbreurs électriques un certain nombres d'enveloppes vides, non cachetées, non adressées et affranchie chacune d'un timbre de 2 cents, et aussi cinq ou six enveloppes cachetées dont le contenu ne pouvait être vérifié.

Il semblerait que le but de ce nommé Bissonnette était de donner à ces enveloppes (dans lesquelles il enfermait des documents électoraux) l'apparence d'une lettre ayant passé régulièrement par le bureau de poste, bien qu'en réalité elles aient été portées à domicile par des particuliers.

La question de savoir si ce nommé Bissonnette est passible des tribunaux pour usage illégal du matériel du bureau de poste, pour des fins apparemment frauduleuses, a été soumise au ministère de la Justice, mais nous n'en avons pas encore reçu de réponse.

On a aussi demandé au ministère des Travaux publics si le sieur Thibault, vu la grave irrégularité de la conduite qu'il a tenue dans cette circonstance, est un homme qu'il convient d'employer dans une place qui lui permet de faire un usage illégal du matériel du bureau de poste, mais nous n'avons pas encore reçu d'autre réponse du ministère des Travaux publics qu'une note du secrétaire particulier du ministre disant que ce dernier était absent de la ville et que l'affaire lui serait soumise à son retour.

J'ai demandé au secrétaire du ministère comment il se faisait que ce nommé Thibault avait accès dans l'enceinte réservée du bureau de poste, et voici l'explication qu'il m'en a donnée : Dans l'édifice il y a différentes installations électriques, et Thi-

bault est un électricien. Un local restreint, dans le bureau, est occupé par les timbreurs actionnés au moyen de l'électricité, et c'est une des fonctions de Thibault de venir, de temps à autre, constater si ces machines sont en bon ordre. Par conséquent, sa présence auprès des machines ne pouvait donner lieu à aucun soupçon. Les probabilités sont, qu'un jour, subrepticement ou autrement, il a fait un usage illégal de ces instruments, et que par là il a outrepassé son devoir qui ne consistait qu'à surveiller et entretenir les machines.

M. HAGGART : Quelle est la date de la lettre adressée au ministère des Travaux publics, et à laquelle vous n'avez pas reçu de réponse.

Sir WILLIAM MULOCK : Le 17 décembre. Je vais en donner lecture. Elle est du sous-directeur général des Postes et adressée au ministre des Travaux publics.

A la date du 3 novembre, le directeur du bureau de poste de Montréal fit rapport que le sieur Louis Thibault, employé comme électricien par le ministère des Travaux publics, pour l'entretien des timbreurs électriques en usage dans le bureau de poste de Montréal, avait, à l'instigation d'un de ses amis, nommé Bissonnette, fait passer dans un des timbreurs électriques un certain nombre d'enveloppes vides, non cachetées, non adressées et affranchies chacune d'un timbre de 2 cents, et aussi cinq ou six enveloppes cachetées dont le contenu ne pouvait être vérifié.

Il semblerait que le but de ce nommé Bissonnette était de donner à ces enveloppes (dans lesquelles il enfermait des documents électoraux) l'apparence d'une lettre ayant passé régulièrement par le bureau de poste, bien qu'en réalité elles aient été portées à domicile par des particuliers.

J'ai l'honneur, en conséquence, de vous soumettre la question de savoir si le sieur Thibault, vu la grave irrégularité de sa conduite dans cette circonstance, est un homme qu'il convient d'employer dans une place qui lui permet de faire un usage illégal du matériel du bureau des postes.

Cette lettre est signée par le sous-directeur général des Postes.

M. BERGERON : Il n'y a pas eu de réponse à cette lettre.

Sir WILLIAM MULOCK : Il y en a une du secrétaire particulier du ministre des Travaux publics, datée du 23 décembre 1904.

M. BERGERON : Quelle est cette réponse ?

Sir WILLIAM MULOCK : La voici :

23 décembre 1904.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 17 courant relative à un nommé Thibault, employé de ce ministère au bureau de poste de Montréal. Elle a été reçue en l'absence d'Ottawa de l'honorable M. Hyman. Elle lui sera remise à son retour à Ottawa.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOS. B. HUNTER,
Secrétaire particulier.

M. AMES : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que toute cette correspondance se rapporte à la deuxième offense. La première fois les lettres ont été timbrées sans qu'on s'en aperçoive, et toute cette correspondance se rapporte au deuxième paquet d'enveloppes qui a été découvert pendant l'opération.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas pu voir le sous-ministre, qui est absent d'Ottawa, mais la lettre de M. Palmer est au dossier, et naturellement, c'est de cette plainte que nous nous sommes occupés. La lettre de M. Palmer dit :

J'ai l'honneur de vous faire rapport qu'hier on est venu déclarer qu'un individu, à l'étage supérieur, avait remis à un employé du bureau, un paquet de lettres, etc.

C'est le renseignement qui nous a été fourni par le sous-directeur du bureau de poste, et c'est sur cela que nous nous sommes basés pour agir. Je ne crois pas que nous ayons reçu de dénonciation relativement à une autre offense. Il est possible que l'honorable député (M. Ames) ait raison, mais toute la correspondance m'a été soumise ce matin par le secrétaire du ministère.

M. SPROULE : La lettre fait allusion à une autre prétendue offense, de sorte que la même chose a dû être faite dans une autre circonstance.

Sir WILLIAM MULOCK : La lettre de M. Palmer peut s'interprêter ainsi, mais nous nous sommes enquis auprès des autres ministères de tout ce qu'elle contenait. Nous avons demandé si Thibault et Bissonnette pouvaient être traduits devant les tribunaux et si Thibault pouvait être maintenu comme fonctionnaire public. Un acte de cette nature est aussi condamnable que plusieurs. Celui qui s'en est rendu coupable une fois peut être poursuivi, bien qu'une récidive puisse aggraver son cas.

M. AMES : Le ministre a-t-il reçu une réponse du ministère de la Justice, pour savoir si Bissonnette peut être poursuivi pour avoir fait un usage illégal de la poste ?

Sir WILLIAM MULOCK : La question a été soumise au sous-ministre de la Justice ; mais j'ignore ce qui a été fait, car je n'ai pas eu l'occasion de me renseigner.

M. AMES : L'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) peut-il nous le dire ?

M. FITZPATRICK : Nous recevons peut être quatorze ou quinze lettres de ce genre par jour et il m'est absolument impossible de me rappeler chaque cas en particulier ; mais depuis que cet incident a été soulevé j'ai fait demander les détails et j'espère les avoir dans quelques minutes.

M. AMES : Je serais peiné d'apprendre qu'il se présente tous les jours quatorze ou

quinze cas de cette nature, car celui-ci est d'une graveté plus qu'ordinaire.

M. FITZPATRICK : L'honorable député n'a assurément pas l'intention de défigurer le sens de mes paroles. Je ne dis pas que nous avons tous les jours quatorze ou quinze cas comme celui-là, mais que nous recevons tous les jours quatorze ou quinze demandes de renseignements.

M. AMES : Il y a une autre question que je tiens à signaler au directeur général des Postes avant que ses estimations budgétaires soient votées. Le " Star " de Montréal, du 13 janvier 1905, contenait la déclaration suivante attribuée au trésorier de la ville :

Il est vrai que des lettres contenant des chèques en paiement de l'intérêt sur les obligations de la ville paraissent avoir été ouvertes au bureau de poste de cette ville, et ont été escomptés après avoir été revêtus d'une fausse signature.

J'aimerais savoir si le ministre possède quelque renseignement à ce sujet.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous n'avons eu connaissance de cette affaire que par ce qu'en ont dit les journaux et nous avons immédiatement donné instruction à l'inspecteur de la division de Montréal, M. Bain, d'ouvrir une enquête. Le mémoire concernant cette affaire dit :

Cette affaire a été confiée à l'inspecteur des bureaux de poste de Montréal, le 19 courant, pour qu'il fasse un rapport, mais nous n'avons pas encore reçu ce rapport.

M. SPROULE : Ce que je trouve surprenant dans cette affaire, c'est qu'on a averti le ministère des Travaux publics il y a déjà deux mois, qu'un de ses employés commettait des illégalités dans le ministère des postes, et que cet employé n'a pas encore été congédié ni réprimandé.

Sir WILLIAM MULOCK : En l'absence du ministre intérimaire des Travaux publics, je puis dire qu'il n'a pas encore eu le temps de s'en occuper. C'est le 17 décembre que le ministère des postes lui a écrit. La saison des fêtes était commencée et je suppose que le ministre n'est revenu à Ottawa qu'après le commencement de la nouvelle année. Il est possible qu'il se soit occupé de l'affaire à mon insu ; mais nous n'en avons pas entendu parler depuis deux mois et demi. L'honorable ministre des Travaux publics était sans doute au sein de sa famille pour y passer les vacances de Noël et du jour de l'an. Il est revenu à Ottawa au commencement de janvier, mais depuis lors il y a eu l'ouverture du Parlement, et nous ne sommes encore qu'au 26 janvier.

M. SPROULE : L'occasion me paraît bien choisie pour exposer un autre grief. On s'est plaint du retard apporté à la distribution du courrier, et surtout des journaux, au bureau de poste de la Chambre des communes. L'avant dernière semaine, j'étais ici et nous avons dû attendre plus d'une heure après l'arrivée des trains, pour avoir nos journaux. On m'informe qu'on pourrait obvier à cet inconvénient, en faisant venir un sac du train directement à la Chambre des communes, au lieu d'envoyer tout le courrier au bureau de poste de la ville, où il est trié et envoyé ici. Cela me paraît facile et nous serait très utile.

Etant allés en ville, nous y avons acheté des journaux près d'une heure avant la distribution du courrier au bureau de poste de la Chambre des communes. A mon avis, on devrait remédier à un pareil état de choses. Je ferai également observer que le dimanche le bureau de poste de la Chambre se ferme à quatre heures du soir. Les lettres déposées au bureau après quatre heures ne forment pas partie du courrier du soir dont le départ a lieu à sept heures. Il serait facile, ce semble, de faire porter au dernier moment un sac de dépêches soit à la gare soit au bureau de poste de la ville. J'en ai parlé au receveur, homme très affable et obligeant, qui m'a déclaré qu'il serait facile de prendre des mesures plus commodes ; mais qu'on ne lui en avait pas encore parlé. Le même règlement n'a pas toujours été suivi, car je me rappelle qu'il y a quelques années, nous pouvions confier nos lettres au bureau de poste beaucoup plus tard. Maintenant que j'ai signalé cet inconvénient au directeur général des Postes, j'ai bon espoir qu'il s'entendra avec ses subalternes, afin de remédier à la situation.

Sir WILLIAM MULOCK : Au sujet de la première question soulevée par mon honorable ami qui demande si le courrier n'arriverait pas ici plus tôt si on transmettait directement de la gare à la Chambre des communes, au lieu de le faire passer par le bureau de poste, qu'on me permette de dire que c'est un comité des communes, ou un comité mixte des deux Chambres, qui s'occupe du transport des dépêches au départ et à l'arrivée. Le directeur du bureau de poste de la Chambre ne relève pas de mon ministère ; c'est un employé de la Chambre.

M. HAGGART : Quel comité mixte s'en occupe ?

Sir WILLIAM MULOCK : On l'appelle, je crois, la commission de l'économie interne. Le ministère des Postes n'a rien à voir au transport des sacs entre le bureau de poste et la Chambre.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce que disait le directeur général des Postes lorsque nous expédiions nos brochures électorales. Il menaçait de les faire jeter au rebut.

Sir WILLIAM MULOCK : Parlons d'une seule chose à la fois. Je fournis à mon honorable ami les renseignements qu'il demande. A l'heure qu'il est, le courrier de l'Ouest et celui de Montréal sont transmis ici dans un sac de dépêches spécial adressé à la Cham-

bre des communes. Ce sac est transporté au bureau de poste par un tramway électrique et remis au courrier de la Chambre qui l'attend et l'apporte ici immédiatement. Il n'attend pas que le tri ait lieu au bureau de poste de la ville.

M. SPROULE : Evidemment, le directeur général des Postes ne m'a pas compris. J'ai déclaré qu'on ne se plaignait pas du retard dans la distribution des lettres, mais dans celle des journaux.

Sir WILLIAM MULOCK : Lettres ou journaux, le tout arrive dans un sac adressé à la Chambre des communes et l'arrivée du courrier n'est pas retardée par son passage au bureau de poste de la ville. Il peut y avoir des délais inutiles pendant le transport, mais cela est du ressort de M. l'Orateur et j'appellerai son attention sur la plainte de l'honorable député. Quant à choisir dix heures et demie au lieu de quatre heures pour la fermeture des dépêches partantes du dimanche soir, je puis dire que le courrier ne quitte le bureau de poste de la ville pour la gare qu'à l'heure la plus rapprochée du départ des trains et que si la Chambre faisait transporter ses objets de correspondance au bureau de la ville assez tôt avant le départ du dernier courrier qui a lieu à dix heures et demie, le vœu de mon honorable ami serait exaucé. C'est au bureau de poste de la Chambre, et non à moi, qu'il appartient de remédier à cet inconvénient.

M. SPROULE : Les journaux n'arrivent qu'une heure après les lettres. Après m'être rendu en ville pour acheter un journal, j'ai pris des renseignements au bureau de la Chambre, et on m'a dit que le courrier n'avait pas encore été reçu du bureau de poste de la ville.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est une question à régler entre le directeur du bureau de poste de la Chambre et le courrier.

M. HAGGART : Celui qui transporte les dépêches du bureau de poste de la ville aux Communes relève-t-il de M. l'Orateur ou du ministère des Postes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le directeur du bureau de poste des communes m'apprend que le courrier est un nommé Patterson qui est sous les ordres de M. l'Orateur.

M. MONK : Je demanderai au ministre s'il est en mesure d'apprendre au comité quel est le loyer du bureau auxiliaire de Montréal au numéro 2467 de la rue Sainte-Catherine et si le bail expire cette année ? Le représentant de la division Sainte-Antoine (M. Ames), qui représente cette partie de la ville et qui est obligé de s'absenter, vient de me remettre des documents qui semblent établir que l'état présent de ce bureau constitue un danger pour la santé publique. Des plaintes nombreuses lui ont été adressées et, subséquemment, l'inspecteur du bureau d'hygiène a été prié de faire une inspection et de présenter son rapport. Voici ce qu'il dit :

Montréal, 1er décembre 1904.

Monsieur H. B. Ames,
180 rue Saint-Jacques.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport suivant concernant l'état sanitaire de l'édifice portant le numéro 2467 de la rue Sainte-Catherine. Nous avons fait l'épreuve par la fumée. L'endroit est malsain actuellement et, de plus, fort mal entretenu. Les lieux d'aisance ne sont pas assez nombreux, eu égard au personnel. Le propriétaire, M. Pacaud, a été averti de mettre le local en bon état et le bureau d'hygiène s'emploiera à obtenir cette amélioration dans le plus bref délai. J'ajouterai qu'il faut en grande partie tenir les occupants responsables de ce que leur bureau n'est pas entretenu comme il devrait l'être.

Votre obéissant serviteur,
J. A. DUROCHER,
Surintendant de la police sanitaire.

On s'est apparemment adressé de nouveau à M. Durocher, afin de savoir ce qui avait été fait. Voici la réponse qu'il a adressé à l'échevin Ames :

Hôtel de ville, Montréal, 12 janvier 1905.

Monsieur H. B. Ames,
180 rue Saint-Jacques.

Monsieur,—J'ai reçu hier votre lettre du 10 du courant. En réponse, je dois répéter ce que je disais le premier décembre : cet endroit n'est pas entretenu comme il devrait l'être. Les lieux d'aisance et les planchers sont malpropres. Il y a eu négligence, puisque nous avions tout fait mettre en ordre, et que le bureau est encore en mauvais état. Du gaz s'échappe d'un tuyau posé en arrière d'après les instructions du gérant. Il n'y a pas un seul crachoir dans le bureau et vous devez vous représenter ce qui en résulte. Nous avons averti les intéressés de réparer le tuyau à gaz, de mettre des crachoirs, de faire laver les planchers, etc. Le gérant semble croire que le propriétaire est obligé au nettoyage du bureau ; ainsi, je crois qu'on devrait l'obliger à remplir ses obligations. A mon avis, le bureau d'hygiène n'a pas raison d'intervenir en pareil cas.

Votre obéissant serviteur,
J. A. DUROCHER.

En présence de ces documents, je demande à mon honorable ami si le bail expire cette année ou si, d'ici au premier février, le ministère des Postes ne pourrait pas, avant que le bail soit renouvelé formellement ou tacitement, prendre des mesures pour que, dans ce bureau public, on observe les lois de l'hygiène et les règlements de la ville de Montréal?

Sir WILLIAM MULOCK : Après que le député de Saint-Antoine (M. Ames) eût agité cette question, hier, je suis allé aux renseignements et j'ai appris que le ministère n'avait pas été saisi de cette affaire. J'infère des documents dont le député de Jacques-Cartier vient de donner lecture que le surintendant du bureau d'hygiène de la ville de Montréal a déclaré au représentant de la division Saint-Antoine que l'édifice n'avait pas subi d'une manière satisfaisante l'épreuve par la fumée. Bien que M. Durocher dise

dans son rapport que le bureau d'hygiène de la ville de Montréal n'a pas à intervenir, le ministère des Postes se préoccupe beaucoup d'entretenir tous les bureaux dans un état sanitaire convenable pour le public et les fonctionnaires. Cependant, je regrette que le député de la division Sainte-Antoine n'ait pas immédiatement mis mon ministère au fait de la situation. D'après le rapport du surintendant, il paraît que l'état de choses dont on se plaint provient en grande partie de la négligence des occupants de l'édifice qui ne relèvent pas du bureau d'hygiène. Cela est très étrange. Il est surprenant que les occupants d'un édifice public fassent assez peu de cas des lois de l'hygiène pour mettre leur santé et la vie du public en péril. Toutefois, je ferai faire une enquête et j'aviserai aux moyens à prendre pour faire disparaître cette incommodité, sans me demander si le surintendant de la police sanitaire de Montréal a le droit d'intervenir. C'est ce que j'aurais fait depuis longtemps, si j'avais été mis au courant de la situation.

Le loyer de l'édifice est de $250 par année, mais je ne saurais dire quelle est la date de l'expiration du bail. Je m'occuperai de cette question et j'exigerai que les employés du ministère mettent tout en œuvre pour faire disparaître les griefs dont on se plaint.

M. MONK : Je me demande comment le ministre peut affirmer que le bureau d'hygiène de la ville de Montréal n'a pas le droit d'intervenir.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai rien dit de tel ; c'est M. Durocher qui le dit dans l'un de ses rapports.

M. BRODEUR : Ce rapport du surintendant a-t-il été communiqué au bureau d'hygiène de Montréal?

M. MONK : Lorsqu'un employé du bureau d'hygiène de Montréal est prié de visiter une maison, il inscrit la date et le résultat de sa visite dans un registre, et cette inscription tient lieu de rapport. Il ne présente un rapport spécial que lorsqu'un membre de la commission d'hygiène ou n'importe qui le demande.

Sir WILLIAM MULOCK : Pour la gouverne de l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), je dois dire que le directeur de la poste, interrogé, a répondu qu'un courrier partait de la Chambre le dimanche à quatre heures et un autre à neuf heures du soir. Mon honorable ami désire-t-il un départ du courrier à une heure plus avancée ?

M. SPROULE : J'ai confié des lettres au bureau à cinq heures le dimanche et elles n'ont été timbrées et expédiées que le jour suivant.

Sir WILLIAM MULOCK : M. Durocher termine ainsi son rapport du 12 janvier :

A mon avis, le bureau d'hygiène n'a pas raison d'intervenir en pareil cas.

Sir WILLIAM MULOCK.

M. BERGERON : Cependant, le ministre dit qu'il prendra des mesures quand même.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ferai tout ce qu'on peut raisonnablement attendre de moi. Je regrette de n'avoir pas été mis plus tôt au fait de la situation.

M. MONK : Je crois que cela veut dire que le bureau d'hygiène n'a pas raison d'entreprendre lui-même les réparations, attendu que les prescriptions de la loi doivent obliger le propriétaire ou l'occupant à obéir aux ordres des employés du bureau. L'inspecteur ne se croit probablement pas autorisé à se charger des réparations. Néanmoins, ces rapports, selon moi, en disent assez pour que le ministère exige que le bureau soit entretenu dans un bon état de salubrité.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous avez parfaitement raison.

M. SPROULE : Je m'aperçois que le directeur général des Postes met encore à part ce qui a trait au service postal du territoire du Yukon. Dans quel but?

Sir WILLIAM MULOCK : Je donne les recettes et les dépenses en bloc. Il peut être utile de connaître quelle part des dépenses provient du service postal du Yukon. Ce n'est pas une faute, il me semble, de donner ce renseignement.

M. SPROULE : J'ai demandé pourquoi.

Sir WILLIAM MULOCK : Je l'ignore. J'ai dit au sous-ministre d'ajouter les recettes et les dépenses du service postal du Yukon, selon l'usage, lorsqu'il arrêterait ses comptes, mais je n'ai pas scruté son rapport.

M. FOSTER : C'est, je le suppose, un vestige de l'ancienne coutume suivie par le directeur général des Postes il y a quelques années, lorsqu'il tenait un compte séparé des dépenses du Yukon. En mettant ces dépenses à part, les recettes l'emporteraient sur les déboursés et le ministre affirmerait que le bilan des opérations de son ministère se soldait par un excédent. Néanmoins, personne n'ignorait que, somme toute, il y avait un fort découvert. Je suis bien aise d'apprendre que mon honorable ami a renoncé à cette méthode, car rien ne le justifie d'ouvrir un compte distinct pour le service postal du Yukon.

Avant de clore le chapitre des crédits destinés au transport du courrier par steamers ou chemins de fer et aux dépenses diverses de l'administration des Postes, il y a deux ou trois observations que je désire faire au ministre. Veut-il nous dire ce qu'il a payé pendant le dernier exercice pour les commissions sur les comptes des banques d'épargne ? Il s'est fait ouvrir un crédit de $27,500. Le taux de la commission n'a pas varié, je le suppose ?

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Foster) sait que les receveurs ne

touchent pas seulement un pour cent des recettes, mais aussi une allocation basée sur le montant des mandats et bons de poste et des dépôts à la caisse d'épargne. Ce pourcent et cette allocation ont été augmentés d'un dixième. Ainsi, celui qui recevait $10 autrefois comme commission sur le montant des mandats-poste touche maintenant $11; celui qui retirait $50 sur les dépôts d'épargne reçoit aujourd'hui $55. On constate à la page S-51 du rapport de l'auditeur général que les receveurs de la poste ont touché des commissions s'élevant à $23,604.90 sur les opérations des caisses d'épargnes.

M. FOSTER : Le ministre demande $4,000 de plus que la somme dépensée pendant le dernier exercice. Le volume des affaires s'accroît constamment, sans doute ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les dépôts et les retraits peuvent être plus nombreux, mais je ne crois pas qu'à la fin de l'exercice le montant des dépôts accuse une augmentation réelle.

M. FOSTER : Ce crédit se rapporte-t-il aussi à l'émission des mandats-poste ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, il n'a trait qu'aux opérations des caisses d'épargnes.

M. FOSTER : Sur quoi se base-t-on pour fixer l'indemnité de déplacement des inspecteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les inspecteurs doivent fournir un état circonstancié de leurs dépenses.

M. FOSTER : Et des pièces justificatives, aussi ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, autant qu'ils peuvent s'en procurer en voyageant.

M. FOSTER : Je désire obtenir des renseignements touchant le coût de la fabrication des timbres-poste, des cartes, enveloppes et des bandes. Si ma mémoire est fidèle, le gouvernement avait autrefois signé un contrat avec la maison Burland, mais il a conclu un nouvel arrangement. Paie-t-il autant ou moins qu'autrefois ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les prix sont moins élevés qu'autrefois.

M. FOSTER : Beaucoup moins ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député le désire, je ferai préparer un état comparatif des prix d'après les rapports de l'auditeur général de 1897 et du dernier exercice.

M. FOSTER : Le ministre a signé des contrats ?

Sir WILLIAM MULOCK : Toute la fourniture de ces articles est adjugée à l'entreprise.

M. FOSTER : Je n'ai pas besoin de ces renseignements aujourd'hui, mais le directeur général des Postes ferait bien de se les procurer.

Sir WILLIAM MULOCK : Je les communiquerai à l'honorable député. Pour obvier à toute erreur, aura-t-il l'obligeance de me donner un mémoire indiquant exactement les renseignements qu'il veut obtenir ?

M. FOSTER : La dépense faite pour les sacs de dépêches, serrures, raccommodages, est considérable. Je m'aperçois qu'un grand nombre de personnes d'Ottawa, de Toronto, et d'autres grandes villes travaillent à la confection des sacs de dépêches. Le ministre adjuge-t-il ces travaux à l'entreprise, en établissant un cahier des charges et en demandant des soumissions ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ces travaux ont été adjugés après que des soumissions eussent été demandées à des personnes entendues. Le présent adjudicataire est M. Carson, d'Ottawa. L'entreprise lui a été adjugée il y a deux ans environ.

M. FOSTER : Je voulais savoir si le Gouvernement a demandé des soumissions publiques, soit par l'envoi de lettres circulaires ou par la voie des journaux?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a eu une juste et honnête concurrence. Je me suis laissé dire que nous marchons, en ceci, sur les traces de nos prédécesseurs.

M. FOSTER : Allons droit au fait : le ministre s'adresse-t-il simplement à des partisans fidèles pour en obtenir des soumissions, restreignant ainsi la concurrence à quelques particuliers ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. FOSTER : Ou bien le public est-il généralement admis à concourir ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef du matériel m'informe qu'il s'en tient encore à la méthode suivie depuis de longues années au ministère, c'est-à-dire que l'on invite diverses personnes à soumissionner par écrit les fournitures à ou avant une certaine date déterminée. Ces soumissions sont adressées sous pli recommandé ; elles sont toutes étudiées en même temps, et c'est sur elles qu'on se base invariablement pour adjuger l'entreprise.

M. FOSTER : Mon honorable ami élude la question que je lui ai posée au sujet des privilégiés que l'on invite à soumissionner. De quelle manière les choisit-on ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les collègues de l'honorable député nous avaient laissé une liste de noms à laquelle nous avons ajouté ceux de certaines personnes qui sont en mesure de soumissionner. Tous n'appartiennent pas au même parti politique, puisque c'est à cela que mon honorable ami veut en venir. En fait, l'heureux soumissionnaire dans le cas qui nous occupe fut M.

Carson, qui n'est pas un partisan du Gouvernement actuel.

M. FOSTER : Dans ce cas, il n'est pas fait de distinction ; l'adjudication se fait sans qu'il soit tenu compte de l'opinion politique des soumissionnaires qui sont tous censés être d'habiles fabricants, et, par conséquent, on ne se contente pas d'inviter certains privilégiés ou des partisans.

Sir WILLIAM MULOCK : Il me semble que j'ai donné à ce sujet des explications assez précises. Le chef du matériel m'apprend qu'il existait au département une liste de personnes que nos prédécesseurs avaient coutume d'inviter à soumissionner. Nous avons ajouté certains noms à cette liste ; nous n'en avons pas dressé de nouvelle. Nous demandons des soumissions aux personnes dont les noms se trouvaient autrefois sur cette liste et à celles dont les noms y ont été ajoutés depuis notre arrivée au pouvoir. Au fait, ceci me remet la chose en mémoire, la maison Borbridge et Cie est inscrite sur cette liste. Ayant été invitée à soumissionner, elle a plus d'une fois décroché la timbale. Elle n'a pas été heureuse la dernière fois, étant arrivée troisième sur la liste ; mais chaque fois qu'elle s'est trouvée la première, l'entreprise lui a été adjugée.

M. FOSTER : Toutes choses égales, l'entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : L'entreprise des uniformes est-elle adjugée à un seul établissement, ou invite-t-on les fabricants à en soumissionner la fourniture à un prix d'adjudication préalablement déterminé ? Les uniformes fussent-ils fabriqués à Toronto ou à Ottawa, le prix de revient me semble en être le même partout. Si l'on demande des soumissions dans chaque ville, cette uniformité de prix ne laisse pas d'être assez singulière.

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef du matériel m'apprend qu'il fut un temps où le département faisait soumissionner la fourniture des uniformes tout complets, l'entrepreneur fournissant lui-même l'étoffe. Ce système offrait cependant un inconvénient : or nous fournissait de l'étoffe de qualité inférieure, ce dont on ne s'apercevait souvent que lorsque les uniformes étaient délivrés, et qu'il était trop tard pour remédier au mal. Il nous fallait obtenir diverses sortes d'étoffes pour convenir aux différentes saisons de l'année, et force nous était de nous faire livrer les marchandises un peu avant chaque changement de saison. Nous avons eu tellement de difficulté à nous procurer de l'étoffe de qualité uniforme, de l'étoffe conforme aux échantillons que, rompant avec l'usage établi, nous prîmes la résolution de l'acheter nous-mêmes. J'ai commis moi-même l'erreur de faire soumissionner les uniformes tout confectionnés, l'entrepreneur fournissent l'étoffe ; cet essai n'a donné que des résultats fort médiocres. Le département dut se résoudre de nouveau à acheter lui-même l'étoffe pour la fournir aux entrepreneurs. Nous fournissons aussi la garniture, les monogrammes et les numéros. Le département connaît le juste prix de revient de la confection de l'uniforme, et ce prix, il le fait connaître aux fabricants. Le département écrit à ces derniers pour leur annoncer qu'il est disposé à payer tel ou tel prix pour la confection de tel ou tel uniforme. Le chef du matériel me dit qu'il s'est adressé à un certain nombre de fabricants de différentes villes pour savoir à combien reviendrait la confection des divers uniformes. Après trente années d'expérience, ce fonctionnaire est en mesure de se former une bonne et juste opinion. Il a dressé, par rapport à la confection des différents uniformes, une échelle de prix d'après laquelle nous nous guidons.

M. FOSTER : Alors, il n'y a pas de concurrence en ce qui concerne le coût de la confection ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous ne demandons pas qu'on les confectionne à meilleur marché que le prix minimum établi par nous-mêmes. Voilà pourquoi la confection des uniformes ne suscite aucune concurrence.

M. FOSTER : Si l'on offrait un prix suffisant, on se trouverait en mesure de critiquer les offres des manufacturiers et d'exiger une confection parfaite.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous offrons un prix raisonnable, et chaque uniforme est soumis à l'examen.

M. FOSTER : Il serait de même si l'on offrait un prix susceptible d'éveiller la concurrence. J'imagine que nul département, si mal administré fût-il, n'accepterait les uniformes, à moins qu'ils ne fussent conformes aux conditions de l'adjudication, lors même que l'entrepreneur les confectionnerait à cinquante cents meilleur marché que son concurrent. Le présent système supprime donc toute concurrence en ce qui concerne la confection des uniformes. Je n'entends pas par là que l'on ne paie pas assez cher pour être bien servi. Il est tout probable qu'on ne paie pas trop cher. Grâce à l'expérience acquise par le passé, il y a lieu de penser qu'on paie le plus juste prix, eu égard à la qualité et à la main-d'œuvre. Pour ce qui est de l'achat de l'étoffe, se contente-t-on de publier des annonces, ou bien invite-t-on le public à soumissionner ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les grandes filatures sont invitées à soumissioner.

M. BERGERON : Quelles sont ces filatures ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les bons établissements où se fabriquent des tissus.

M. BERGERON : Ce sont tous des établissements canadiens ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; les tissus sont tout en laine et mesurent une verge de largeur.

M. BERGERON : Si j'ai bien compris, c'est le département qui fournit l'étoffe aux différents fabricants du pays. Il ne reste au Gouvernement qu'à payer la coupe et la confection des uniformes. L'honorable ministre pourrait-il nous dire quel est le prix de revient de chacun de ces uniformes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous prenons l'étoffe à la fabrique et la fournissons aux entrepreneurs qui nous la paient le prix coûtant.

M. BERGERON : Il va sans dire qu'avant de sortir des magasins du département l'étoffe est soumise à un examen ?

Sir WILLIAM MULOCK : Chaque verge d'étoffe passe sous les yeux des employés du département. Pour prévenir toute substitution, chaque verge d'étoffe porte, au revers, la marque du département imprimée en caractères virtuellement indébiles, de sorte que l'on peut s'assurer si c'est bien notre étoffe qui a servi à confectionner les uniformes.

M. BERGERON : Qui a imaginé le modèle de l'uniforme et de la casquette des facteurs ?

M. FOSTER : On a dû décerner une récompense à celui qui a fait cette découverte-là.

Sir WILLIAM MULOCK : On me dit que ce modèle est consacré par l'usage.

M. BERGERON : Ne pourrait-on pas le modifier ?

Sir WILLIAM MULOCK : La question est à l'étude, me dit M. Smith. Si mon honorable ami voulait bien me suggérer quelque idée à ce propos, j'en serais vraiment heureux.

M. BERGERON : Je suppose que la casquette remonte, elle aussi, aux temps les plus reculés ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si je ne me trompe, la casquette d'été a subi quelque modification.

M. BERGERON : On pourrait mettre au concours la création de nouveaux modèles.

M. FOSTER : S'inspire-t-on du même principe en ce qui concerne la toile dont on se sert pour fabriquer les sacs à dépêches, ou l'adjudication comprend-elle la fourniture de la toile aussi bien que la façon.

Sir WILLIAM MULOCK : Les entrepreneurs fournissent la toile et tout ce qui entre dans la confection des sacs qu'ils nous livrent tout complets.

M. FOSTER : Mon honorable ami n'estime-t-il pas qu'il serait plus avantageux de prendre, à l'égard des sacs, les mêmes précautions que pour les uniformes ? Les différentes qualités de toile sont-elles plus faciles à reconnaître ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef du matériel me dit que la toile n'exige pas autant de précautions que l'étoffe qui entre dans la confection des uniformes, parce que les différentes qualités de toile sont très faciles à reconnaître ; de sorte qu'il est moins facile à l'entrepreneur de se soustraire aux conditions de l'adjudication.

M. FOSTER : Je le crois sans peine. Tout ce que je tiens à savoir, c'est—je prie le ministre de vouloir bien noter ma demande—le nom des personnes que l'on a invitées à soumissionner la fourniture des sacs, ainsi que le chiffre de chaque soumission.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous désirez prendre connaissance du chiffre de chaque soumission et de tous les autres détails ?

M. FOSTER : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Je vous renseignerez en tous points.

M. FOSTER : Je remarque ici un item de $4,342 concernant la police secrète. Comment se fait-il que le directeur général des Postes ait besoin de recourir à la police secrète ?

M. INGRAM : Avant qu'on ait disposé de l'article relatif aux uniformes, on me permettra peut-être de poser au ministre une question au sujet des serrures dont on se sert pour fermer les sacs à dépêches. Vous proposez-vous de changer de serrures ou de vous en tenir aux anciennes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Ingram) me permettra-t-il de répondre d'abord à la question que m'a posée l'honorable député de Toronto-nord ? Il m'a demandé à quoi sert l'item de $4,342 relatif à la police secrète.

M. FOSTER : Quelle est la nature générale de ce service secret ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a un an environ, un vol considérable fut commis au détriment de l'administration des postes dans les territoires du Nord-Ouest, et nulle peine ne fut épargnée pour mettre les coupables aux mains de la justice. A la suite de longues recherches, on découvrit que les auteurs du vol étaient un commis du département et un avocat ; après avoir subi leur procès, tous deux furent condamnés, l'un à trois, et l'autre à sept ans de détention.

M. FOSTER : C'est de l'affaire de Calgary qu'il s'agissait ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; ou bien de celle de Régina. Nous avons retrouvé

une partie de l'argent, mais n'avons rien épargné pour découvrir les auteurs du vol. Si je ne me trompe, un troisième individu soupçonné de complicité est préventivement détenu en attendant son procès. Voilà ce qui absorbe à peu près tout le présent item.

M. FOSTER : Je me plais à croire que le ministre de la Justice ne cache pas cet autre personnage.

M. FITZPATRICK : Non; il est revenu, mais j'ignore ce qu'il est devenu.

M. FOSTER : Sont-ce des fonctionnaires de l'administration fédérale que vous chargez du service secret ?

Sir WILLIAM MULOCK : Invariablement.

M. FITZPATRICK : Les recherches en cette affaire ont été effectuées entièrement par des fonctionnaires de l'administration fédérale.

M. INGRAM : Qui a l'entreprise des serrures des sacs à dépêches ? Doit-on s'en tenir à l'adjudication actuelle ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les serrures des sacs sont brevetées. Autrefois le brevet était détenu par M. Low avec qui le département traitait directement. Voilà ce qui existait avant notre arrivée au pouvoir ; mais il y a quelque sept années, M. Low vendit ses brevets et son fonds de commerce à un M. Sheppard qui a depuis continué à fabriquer ces serrures.

M. INGRAM : Le département n'a-t-il pas été invité à se prononcer au sujet d'une serrure brevetée dont le fonctionnement est beaucoup plus rapide, d'une serrure qui permet de fermer dix ou douze sacs pendant qu'on en ferme un avec la serrure actuelle ?

Sir WILLIAM MULOCK : A ce que me dit le chef du matériel, nulle plainte ne nous est venue au sujet de la lenteur du fonctionnement ou de l'insuffisance de la serrure actuellement en usage, et il n'a pas entendu parler d'aucune serrure à fonctionnement plus rapide. Celle dont nous nous servons actuellement est en usage depuis dix ans et a donné des résultats satisfaisants.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable ministre trouvera à son ministère certaine correspondance au sujet de cette serrure perfectionnée dont, si je ne me trompe, l'usage est actuellement fort répandu aux Etats-Unis. Lorsqu'on a un grand nombre de sacs à fermer, l'économie de temps est chose fort importante.

Sir WILLIAM MULOCK : Le chef du matériel me dit qu'il arrive assez souvent que des Américains, dont un certain nombre sont attachés aux postes des Etats-Unis et les autres ne le sont pas, viennent montrer ici ce qu'ils croient être des serrures perfectionnées. Après avoir examiné nos serrures, ils s'en retournent invariablement convaincus qu'elles valent mieux que les leurs et qu'ils n'ont rien à nous apprendre sous ce rapport.

M. FOSTER : Où l'honorable ministre se procure-t-il ses chaussures, c'est-à-dire celles des facteurs?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous nous en tenons encore au système établi depuis des années : les prix et la manière de procéder n'ont pas varié.

M. FOSTER : Qu'est-ce à dire?

Sir WILLIAM MULOCK : Le prix des chaussures de même qualité que le type déposé au département est fixé à tant la paire : à $4.50.

M. FOSTER : Je remarque que vous avez eu des attentions toutes particulières pour la population d'Halifax, car les chaussures des facteurs de cette ville semblent avoir coûté $7.50 la paire. S'agit-il de bottes ou de chaussures d'un modèle différent? Il y a là un écart sensible dans le prix. A Ottawa, où le climat est pourtant aussi rigoureux qu'à Halifax, bien que les brouillards y soient moins fréquents, les chaussures vous coûtent $4.50 ; et vous semblez n'en pas acheter du tout pour d'autres villes.

Sir WILLIAM MULOCK : Les $7.50 doivent résulter d'une faute d'impression ou d'une erreur de calcul.

M. FOSTER : Le calcul est bien fait, mais le chiffre de $7.50 a été inscrit par erreur, parce que la multiplication donne à peu près $4.50. Ces chaussures sont-elles toutes fabriquées au même endroit?

Sir WILLIAM MULOCK : Elles sont fabriquées en différentes villes.

M. FOSTER : On dirait qu'il n'y a pas de fabricants de chaussures à Saint-Jean ; les chaussures destinées à cette ville sont fabriquées à Aurora, par M. W. M. Watson. Où est situé Aurora?

Sir WILLIAM MULOCK : Dans la division électorale d'York-nord. Il est d'usage de faire fabriquer au dehors les chaussures destinées à telle ou telle ville. Ainsi, celles qui sont destinées à Halifax sont fabriquées à Saint-Jean et ailleurs. Il paraît que c'est pour empêcher les facteurs de s'entendre avec les entrepreneurs, de se faire faire des chaussures différant du type officiel tant sous le rapport de la forme que sous celui de la qualité, et pour assurer l'uniformité qu'il fut jugé à propos d'en agir ainsi. On prend la mesure des facteurs, puis on leur fournit les chaussures. Toutes sont expédiées à Ottawa, et c'est d'ici que s'en fait la distribution.

M. FOSTER : Il n'y a pas de concurrence quant au prix de fabrication de ces chaussures ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non. $4.50 est le prix établi.

M. DANIEL : Quel est l'industriel de Saint-Jean qui fabrique les chaussures destinées aux facteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : M. Walsh.

M. FOSTER : C'est ce fabricant qui fournit des chaussures aux facteurs d'Aurora ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a pas de facteurs à Aurora.

M. FOSTER : Dans ce cas, l'honorable ministre ne profite pas de tous les privilèges dont il peut disposer ; il devrait nommer des facteurs à Aurora et leur fournir des chaussures fabriquées à Saint-Jean. Il y a un item ici qui se rapporte au prix de location d'un timbreur.

Payé à la Compagnie "International Postal Supply", New-York, le prix de location de deux timbres oblitérants, pendant douze mois, se terminant le 30 juin 1904, $1,000.

Le ministre se sert-il de ces instruments dans les bureaux de poste importants ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : Et on loue ces machines ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : Quel en est le coût ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous avons deux sortes de ces instruments, l'une mue par l'électricité et l'autre fonctionnant à la main. Le permis de fabrication appartient à une compagnie des Etats-Unis, l' "International Supply Co.,; c'est M. Dalton, de cette compagnie, qui est venu me voir au sujet de ces machines. Antérieurement, nous avions l'habitude de louer peut-être une douzaine de timbreurs. Quelques-unes de ces machines étaient mues par l'électricité, mais leur travail était lent et ces instruments se brisaient très souvent. Les machines louées en dernier lieu sont certainement les plus perfectionnées qu'on puisse trouver, aujourd'hui, dans les différents bureaux de poste du monde entier ; mais il nous a été impossible de les acheter, et c'est inutilement que j'ai travaillé dans ce but.

M. FOSTER : Il n'y a donc pas de prix pour l'achat de ces machines ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, car la compagnie ne veut pas les vendre et aucun gouvernement ne trouverait son avantage à les fabriquer lui-même. Si mon honorable ami se donnait le loisir de visiter l'hôtel des postes de Toronto ou d'Ottawa, il constaterait la rapidité avec laquelle se fait le travail de ces machines ; il comprendrait que, quel que soit le loyer que nous payons pour ces instruments, nous réalisons une économie de temps et d'argent.

M. FOSTER : Je remarque que le coût du loyer de ces machines à l'hôtel des postes de Toronto est de $500 et de $200. Je suppose qu'il s'agit d'instruments moins perfectionnés ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous payons $500 pour la location de chaque timbreur mu par l'électricité, et $200 pour les instruments à main.

M. FOSTER : Autre question : dans la plupart des hôtels des postes des villes, on trouve un nombre considérable d'ouvriers employés à un salaire variant de $1.00 à $1.50 par jour. A l'exception des trieurs et des gardiens de bureau, dont l'ouvrage est connu, à quelle besogne occupe-t-on ces ouvriers ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce sont probablement des personnes qui sont sur le point d'entrer dans le service administratif.

M. FOSTER : On a dépensé $9,000 de ce chef à Montréal seulement.

Sir WILLIAM MULOCK : Ces personnes peuvent remplir successivement les fonctions de trieurs, de gardiens et de facteurs. Lorsqu'arrive Noël, nous devons employer un plus grand nombre de personnes—ce nombre est de trente ou quarante à Toronto seulement. Dès que sont passées les fêtes, nous congédions ces employés.

M. FOSTER : Je suppose que l'honorable ministre ne se rappelle pas quel a été le nombre de ces employés à l'hôtel des postes de Montréal, au mois d'octobre et de novembre.

Sir WILLIAM MULOCK : Je comprends ce que mon honorable ami entend dire, mais je ne crois pas qu'il y ait eu des changements.

M. SPROULE : Relativement à l'uniforme des facteurs, dois-je comprendre que c'est le gouvernement qui fournit l'étoffe et qu'il n'a à payer que pour la confection de ces uniformes.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous fournissons tant de verges de drap à l'entrepreneur et ce dernier doit s'aranger de façon à ce que ces habits aillent à ceux qui doivent les porter ; nous devrons donc lui payer le coût de l'ouvrage et celui des fournitures.

M. SPROULE : L'honorable ministre a dit, je crois, qu'il n'existait pas de concurrence quant à la fourniture et aux réparations des sacs à dépêches. Quel système a-t-on adopté relativement à l'octroi de ces entreprises ?

Sir WILLIAM MULOCK : Quand j'ai pris la direction de ce ministère, j'ai trouvé une liste de personnes qui fabriquaient les sacs en question et j'ai augmenté le nombre de ces personnes. Nous avons demandé des soumissions aux intéressés; ces soumissions sont reçues par le surintendant du matériel qui se montre très méticuleux et très sévère sous ce rapport. Ces soumissions nous arrivent par lettres recommandées ; au temps fixé, le surintendant les ouvre, fait les calculs voulus et transmet un rap-

port au sous-ministre ; c'est alors que l'entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire.

M. SPROULE : Ne demande-t-on des soumissions qu'à quelques personnes connues du Gouvernement, ou s'adresse-t-on au public en général ?

Sir WILLIAM MULOCK : On prépare toutes les données nécessaires et on les envoie à ces différents entrepreneurs en leur indiquant la quantité moyenne des articles de ce genre dont nous pouvons avoir besoin.

M. SPROULE : Je veux connaître d'une manière certaine la règle qu'on suit quant aux personnes à qui l'on adresse ces demandes de soumission ; si la question n'était décidée que par le ministre, celui-ci pourrait choisir un certain nombre de ses amis personnels et leur demander de soumissionner, sans fournir aux autres citoyens l'occasion de faire concurrence à ces personnes favorisées.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous suivons la coutume établie avant que je prisse la direction de ce ministère. Il y avait alors un certain nombre d'entrepreneurs respectables connus des fonctionnaires de ce département, et nous avons augmenté la liste de ces soumissionnaires ; les surintendants demandent aux personnes dont les noms figurent dans cette liste d'envoyer leurs soumissions. L'un des heureux soumissionnaires, depuis que j'administre ce ministère, est M. Borbridge, qui avait déjà obtenu des commandes du Gouvernement précédent. Aujourd'hui même, à Toronto, l'entrepreneur favorisé est un des amis de l'honorable député.

M. SPROULE : L'honorable directeur générale des Postes dit qu'il a augmenté la liste de ces entrepreneurs ; je n'ai aucun doute à ce sujet ; il a eu la main remarquablement heureuse en trouvant, dans son propre comté, les personnes qu'il lui fallait. Je vois ici qu'un certain William Willis, d'Aurora, a reçu $3,217,55 pour avoir fabriqué des sacs de toile, etc. Il y a encore Thomas Fardy, de Newmarket, à qui on a payé $600 pour avoir réparé des sacs de coton et toile et d'autres sacs en toile de chanvre destinés au transport des journaux. Un autre électeur du même comté, C. H. Hall, de King, a retiré $2,024.75 pour avoir fait un travail semblable.

Je constate de plus que W. Watson, d'Aurora, a reçu $307 pour avoir fabriqué des chaussures destinées aux facteurs. Je puis donc dire que mon honorable ami a eu la très bonne fortune de trouver dans son propre comté des entrepreneurs capables d'exécuter ces différents ouvrages. Il n'y a pas beaucoup de divisions électorales représentées par les membres de l'opposition, qui soient aussi favorisées sous ce rapport.

Sir WILLIAM MULOCK : Jamais mon honorable ami ne m'a demandé d'accorder une de ces entreprises à ses propres ami. Inutile de dire ce que je ferais, si l'on s'adressait à moi dans des circonstances semblables. Ces raccommodages se font d'après un système régulièrement suivi. On ne peut établir d'une manière certaine la valeur de ces travaux. Le ministère accorde une somme déterminée qui doit servir aux entrepreneurs à acheter l'étoffe, les fournitures et à faire les réparations nécessaires. Ces entrepreneurs doivent prendre les sacs tels qu'ils sont, que ces derniers soient ou non sérieusement endommagés. Ils reçoivent 25 cents par sac pour fournir l'étoffe nécessaire et pour faire le travail de réparation ; leur salaire est le moindre possible.

M. SPROULE : Je ne me plains pas du coût des réparations ; je faisais remarquer simplement combien considérable est, en proportion, le nombre d'électeurs du comté représenté par l'honorable ministre, qui ont obtenu ces entreprises et qui reçoivent, à cette fin, tous les ans, un montant considérable d'argent. Je crois que d'autres personnes, aussi aptes à faire ce travail, pourraient exécuter ces entreprises tout aussi bien et peut-être à meilleur marché, si on leur fournissait l'occasion de concourir.

Sir WILLIAM MULOCK : La liste comprend un nombre de personnes bien plus considérable que celui des électeurs de mon comté qui ont obtenu l'entreprise de ces ouvrages.

M. SPROULE : Je le sais, mais j'appelle l'attention de la Chambre sur le nombre passablement élevé d'entreprises accordées aux électeurs de l'honorable ministre.

Sir WILLIAM MULOCK : La pratique suivie a toujours été d'adjuger l'exécution de ces travaux en la façon que j'ai indiquée.

M. FOSTER : Je vois qu'on a payé $3,713 à Charles Miller, et $3,300 à Robert Miller, montants de leurs dépôts à la caisse d'épargnes du bureau de poste de Sainte-Scholastique ; cette somme aurait été illégitimement retiré par le sous-directeur de la poste à cet endroit.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce point a été discuté à la dernière session.

M. FOSTER : Dans ce cas, je n'en parlerai pas. A propos des fonctionnaires de la poste au Yukon, mon honorable ami leur accorde-t-il un certain montant comme allocation de subsistance en outre de leurs appointements?

Sir WILLIAM MULOCK : Non ; ils ne reçoivent que leur traitement qui est plus élevé que celui accordé aux fonctionnaires de cette classe dans les anciennes provinces du pays.

M. FOSTER : Le ministre de la Justice pourrait suivre l'exemple du directeur général des Postes et accorder des appointements déterminés sans y ajouter l'allocation de subsistance.

M. FITZPATRICK : L'honorable député ferait bien de s'assurer de la différence dans le montant des appointements. Il constaterait que les fonctionnaires de mon ministère reçoivent des appointements moins élevés, en proportion.

M. FOSTER : Les appointements des fonctionnaires du ministère des Postes au Yukon ne semblent pas si disproportionnés. Le directeur de la poste à Dawson ne reçoit que $5,000.

M. FITZPATRICK : Son traitement ne serait que de $2,000, s'il exerçait ses fonctions dans une ville de l'est du Canada.

M. FOSTER : Ce que je condamne, c'est cette distinction qu'on établit entre les appointements et ces allocations de subsistance. A mon avis, on devrait accorder des appointements raisonnables et supprimer les allocations en question.

M. FITZPATRICK : Il y a beaucoup de bon dans la façon dont mon honorable ami présente la question, mais comment réglerait-il ce point, s'il s'agissait des juges ?

M. FOSTER : Il est toujours très difficile de régler ce qui concerne ces derniers.

M. FITZPATRICK : Accorderait-il un traitement deux fois plus considérable à un juge du Yukon qu'à un autre magistrat du Nord-Ouest qui administre la justice dans les mêmes circonstances, et ne tiendrait-il pas compte de l'allocation de subsistance?

M. FOSTER : L'argument peut s'appliquer à tous les fonctionnaires. Je comprends qu'un juge, après avoir exercé ses fonctions deux ou trois ans au Yukon, ne se soucie pas de quitter cette région si agréable et de sacrifier cette allocation de subsistance. Cependant, alors même qu'on augmenterait son traitement et qu'on lui supprimerait cette allocation, si un juge voulait venir habiter un district où le climat est moins rigoureux, il lui faudrait accepter les appointements moins élevés qu'on accorde aux magistrats du district qu'il aurait ainsi choisi.

M. BERGERON : Je constate que mon honorable ami accorde à certains facteurs une gratification plus considérable que celle qu'il donne à d'autres. Pourquoi cette différence ?

Sir WILLIAM MULOCK : Cett gratification est la même pour tous, et elle est en moyenne de $20 par année. Tous les facteurs n'entrent pas dans le service civil en même temps. Ainsi, si l'un de ces employés est nommé au mois de novembre, il ne retirera de ces $20 que la proportion à laquelle il a droit pour le reste de l'année. Il s'agit ici d'une année de calendrier.

M. BERGERON : Dans ce cas, on doit avoir nommé un grand nombre de facteurs, car je constate qu'il y a une différence très sensible dans le montant des gratifications accordées.

Sir WILLIAM MULOCK : Ces facteurs faisaient déjà partie du service, mais ils se trouvaient soumis aux dispositions de l'ancienne loi dont j'ai parlé, hier. On leur a accordé l'avantage de jouir des dispositions du nouveau statut, et c'est pourquoi ils ont droit à cette gratification. Ainsi, par exemple, un facteur opte pour le système établi par la loi nouvelle : on lui paiera cette gratification du jour où il a fait cette option et le 31 décembre, il retirera de ces $20 la somme proportionnelle au temps depuis lequel il se trouvera employé jusqu'à l'expiration de l'année, en vertu du nouveau statut. Dans la suite, à la fin de chaque année, il recevra cette gratification de $20, s'il a rempli ses fonctions à la satisfaction de ses supérieurs.

M. BERGERON : Sans qu'on tienne compte du chiffre de son salaire ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. BERGERON : Dans les noms mentionnés à la page que j'ai sous les yeux, on ne peut trouver, semble-t-il, trois facteurs qui reçoivent la même somme.

Sir WILLIAM MULOCK : Le montant payé dépend de la longueur du temps depuis lequel tel ou tel facteur a décidé d'opter pour le système établi par la nouvelle loi.

M. BERGERON : Certains de ces facteurs ne reçoivent aucune gratification ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y en a pas, probablement, d'après le nouveau système mis en vigueur.

M. BERGERON : En est-il nécessairement ainsi, ou bien cette gratification n'est-elle accordée réellement qu'aux employés qui remplissent fidèlement leur devoir ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous n'accordons pas cette gratification à ceux qui ne la méritent pas. Si un facteur n'a pas accompli sa tâche à la satisfaction de son supérieur, il n'a pas droit à cette gratification.

M. BERGERON : Dans ce cas, c'est au directeur général des Postes ou au sous-ministre à décider ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le directeur général des Postes est responsable.

M. BERGERON : Cela se fait-il à sa discrétion ? Ces cas sont-ils rapportés au ministère, ici même ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous n'avons rien à voir là-dedans. Ce sont les supérieurs des facteurs intéressés qui nous font rapport. Cela est parfaitement juste et ne prête lieu à aucune préférence politique, à aucune ingérence quelconque.

M. BERGERON : Je ne suppose pas le contraire ; je voulais simplement savoir

quelle règle on suivait dans le cas dont j'ai parlé. Quel principe dicte la ligne de conduite du directeur général des Postes, quand il s'agit de déterminer les différents endroits où le service des facteurs doit se faire.

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'y a pas de règle fixe. Nous établissons ce système seulement lorsque l'intérêt public semble l'exiger. Jusqu'à présent, nous n'avons appliqué ce principe que dans un nombre de villes très restreint. Si je ne me trompe, Brantford seul se trouve dans ce cas.

M. BERGERON : Quelle est la population de cette ville ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les recettes du bureau de poste de Brantford dépassent le chiffre de $36,000.

M. BERGERON : Les revenus d'un bureau de poste sont-ils une raison suffisante pour établir le système de la distribution du courrier par des facteurs dans tel ou tel endroit ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est là un détail dont on doit tenir compte.

M. BERGERON : Ainsi que du chiffre de la population, je suppose ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. BERGERON : Quelle est la population de Brantford ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais le dire.

M. SAM. HUGHES : L'honorable représentant de la ville de Brantford (M. Cockshutt) pourrait nous fournir ce renseignement.

M. COCKSHUTT : La population de la ville de Brantford est d'environ 18,000 âmes. Comme division électorale, Brantford embrasse une certaine partie de la campagne environnante, ce qui augmente de 5,000 âmes le chiffre de sa population.

M. BERGERON : Dans quelles villes a-t-on établi le système de distribution du courrier par les facteurs ?

Sir WILLIAM MULOCK : Dans Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Kingston, Toronto, Hamilton, Brantford, London, Winnipeg, Vancouver et Victoria.

M. FOSTER : On parle d'installer des tubes pneumatiques dans certaines villes. L'honorable directeur général des Postes voudrait-il nous donner une idée de ce que l'on se propose de faire; quel sera le coût du nouveau système et quels en seront les avantages?

Sir WILLIAM MULOCK : Toronto et Montréal sont les deux seules villes où l'on se propose d'établir le système des tubes pneumatiques. La Chambre a voté l'année dernière les crédits à cet effet, et la fabrication des tubes a été ordonnée par le ministère des Travaux publics, qui est chargé de l'ouvrage.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il nous donner une idée des travaux que l'on se propose de faire?

Sir WILLIAM MULOCK : A Toronto on se propose de poser des tubes depuis le bureau de poste qui sera ouvert près de l'endroit où l'on placera la gare Union, jusqu'à l'hôtel des postes central, à la tête de la rue Toronto, et aussi jusqu'au bureau établi au passage souterrain de la rue Queen-ouest. A Montréal on se propose de faire l'acquisition d'un terrain près de la gare Bonaventure —acquisition qui est peut-être faite présentement—pour y ériger un bureau de poste, et relier ce bureau au bureau central par des tubes pneumatiques. C'est à ces travaux que nous voulons employer le crédit qui nous a été voté.

M. FOSTER : Ces tubes serviront, je suppose, à la transmission au bureau central des courriers qui arriveront du dehors, comme de ceux qui seront recueillis dans les différentes parties de ces villes et destinées à être expédiés par chemin de fer?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : Vous proposez-vous de faire tout le service au moyen de ces tubes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous les utiliserons autant que possible. Je ne sais pas s'ils suffiront à tout le service.

M. BERGERON : Le Gouvernement a-t-il décidé de construire un bureau de poste dans la division Saint-Jacques de Montréal? Avant l'ouverture de la session j'ai vu dans les journaux une lettre dans laquelle on disait qu'une demande avait été faite à cet effet, et on y disait que le Gouvernement étudiait sérieusement la question.

Sir WILLIAM MULOCK : Cette question est du ressort du ministère des Travaux publics.

M. BERGERON : La construction de l'édifice ; mais cet édifice ne sera pas construit si l'honorable ministre ne le demande pas. S'il le demande, on le lui fera construire.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne suis pas en mesure de parler d'un projet de construction d'un édifice public à Montréal pour servir de bureau de poste. Je sais que la question a été mise à l'étude et que les fonctionnaires du ministère des Postes ont envoyé au ministère des Travaux publics une requête qui touchait probablement à cette question ; mais je ne suis pas en mesure de donner aucuns détails.

M. BERGERON : Mon honorable ami a-t-il décidé de conseiller l'établissement d'un bureau de poste dans la division Saint-Jacques, dans la partie-est de la ville ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne connais pas suffisamment la géographie de la ville

de Montréal ; je ne suis pas assez familier avec les noms des quartiers et des rues pour pouvoir répondre comme je le voudrais à cette question. Je me rappelle qu'il a été décidé de conseiller l'acquisition d'un emplacement pour un bureau de poste près de la gare ; c'est tout ce que je sais.

M. BERGERON : Peut-être que je pourrais venir en aide à la mémoire de mon honorable ami, si je lui rappelais que le député de la division de Saint-Jacques (M. Gervais) a demandé dernièrement au ministère des Postes l'érection d'un bureau de poste dans la partie Est de Montréal, qui est un grand centre commercial. Si mon honorable ami n'a pas conseillé l'érection de cet édifice je ne vois pas comment le ministre des Travaux publics pourrait demander au Parlement un crédit pour cet objet. Le ministre des Travaux publics ne peut pas demander au Parlement de l'argent pour construire un bureau auxiliaire dans cette partie de la ville, à moins que l'honorable directeur général des Postes ne demande ce bureau.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député veut examiner les allocations budgétaires de l'année dernière, il y trouvera un crédit pour cet objet. Tout ce qui est dans le budget y a été mis avec l'approbation du ministère des Postes. Je n'ai pas ici le budget de l'année dernière.

M. BERGERON : Mais le ministre des Travaux publics n'entreprendrait pas de construire un bureau de poste aucune part sans que le ministre des Postes ne lui en fasse d'abord la demande.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suppose que non.

M. BERGERON : Alors l'honorable ministre doit se rappeler s'il a conseillé l'érection d'un bureau de poste dans la division Saint-Jacques.

Sir WILLIAM MULOCK : Si je l'avais fait je n'hésiterais pas à le dire. Toute mon ambition est d'améliorer le service des postes à Montréal. Il y a longtemps que nous en cherchons les moyens, et je crois que le ministère des Postes a fait connaître au ministère des Travaux publics ce qu'il en pensait.

M. BERGERON : L'honorable directeur général des Postes se rappelle-t-il avoir reçu une lettre de l'honorable député de la division Saint-Jacques? Peut-être que cela rafraîchira sa mémoire.

Sir WILLIAM MULOCK : Ne me parlez pas de lettre que je n'ai pas ici.

M. BERGERON : L'honorable ministre ne peut-il pas découvrir s'il a reçu une lettre du député de la division Saint-Jacques?

Sir WILLIAM MULOCK : Si j'en avais reçu une, je ne serais peut-être pas disposé à en divulguer le contenu.

M. BERGERON : La lettre a été publiée dans les journaux.

Sir WILLIAM MULOCK : Alors, mon honorable ami l'a vue.

M. BERGERON : Et je suis surpris que mon honrable ami ne l'ait pas vue.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député de Saint-Jacques m'a adressé une lettre, je suppose que je l'ai reçue.

M. BERGERON : Nous arrivons maintenant à la question. Je veux savoir de mon honorable ami s'il a décidé de conseiller la construction d'un édifice qui devra servir à un bureau de poste dans cette partie de la ville de Montréal, car il vient de dire qu'il sera ouvert au ministre des Travaux publics un crédit à cet effet——

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas parlé pour l'avenir. J'ai dit qu'il y avait dans le budget de l'année dernière un crédit pour faire des améliorations à Montréal.

M. COCKSHUTT : L'honorable directeur général des Postes voudrait-il nous dire s'il se propose de demander de l'argent pour améliorer le service des postes à Brantford? Brantford qui donne aux postes un revenu presque égal à celui de Kingston ne reçoit par année que $5,000, tandis que Kingston en reçoit $18,000.

Nous croyons que notre bureau de poste n'est pas ce qu'il devrait être sous le rapport des facilités qu'il offre au service, que l'édifice est trop petit, et que tout le service a besoin d'être réorganisé. Il y a plusieurs années que la chambre de commerce demande que l'on fasse quelque chose, et je crois qu'elle a dû faire connaître ses vues à l'honorable ministre. Nous considérerions que l'honorable ministre fait à notre égard un acte de justice s'il demandait à la Chambre un crédit suffisant pour lui permettre d'augmenter la rémunération de tous les employés du bureau de poste de Brantford. Je crois qu'ils sont insuffisamment rétribués. Les facteurs sont raisonnablement payés et je ne crois pas qu'ils se plaignent ; mais l'administration générale du bureau ne donne pas grande satisfaction au commerce, qui s'en est plaint au ministre l'année dernière. On a fait, je crois, une enquête sur ces plaintes, mais il n'en est pas résulté grand chose. On a appliqué une couche de peinture sur l'extérieur de l'édifice et on a fait quelques améliorations à l'intérieur. Mais l'édifice n'est pas assez grand pour y loger comme on le fait les bureaux du Revenu de l'intérieur, des Douanes et des Postes. Nous croyons que commercialement Brantford mérite plus que cela. Cet édifice pouvait être assez grand, il y a vingt-cinq ans, lorsque le revenu des postes n'était que d'un tiers environ de ce qu'il est aujourd'hui. L'honorable ministre pourrait-il me dire s'il entend faire quelque chose pour Brantford ?

Sir WILLIAM MULOCK : En réponse à la première partie de la demande de mon honorable ami, celle qui se rapporte à la

construction d'un nouveau bureau de poste à Brantford, je ne puis pas faire connaître à l'avance ce que contiendra le budget supplémentaire. Au sujet de la plainte que nous ne rétribuons pas suffisamment les employés du bureau de poste de Brantford, je dois dire que je suis tenu de m'occuper de tout ce qui peut améliorer le service. Nous avons ce que nous appelons un surintendant des bureaux de poste des villes, dont le devoir est de faire rapport sur les besoins de chacun de ces bureaux de poste. Si ce fonctionnaire faisait rapport qu'il est nécessaire de faire les changements dans l'administration et le service du bureau de poste de Brantford, je n'ai aucun doute que ses amis auraient un grand poids auprès du ministère qui s'efforceraient de leur donner effet. Je ne sache pas que le surintendant ait fait de rapport ou de proposition que nous n'ayons pas écouté.

M. COCKSHUTT : Le ministre ne doit pas oublier ce point important que les revenus du bureau de poste de Brantford et de celui de Kingston sont à peu près les mêmes et que Brantford ne reçoit que $5,147 tandis que Kingston en reçoit $18,978 ; s'il y a une différence entre les deux revenus elle est plutôt en faveur de Brantford. Nous croyons que les dépenses ne sont pas proportionnées aux revenus. Ou Brantford ne reçoit pas assez, ou Kingston reçoit trop.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois que mon honorable ami a fait erreur dans ses chiffres lorsqu'il dit que Brantford ne reçoit que $5,147. Cette somme ne représente que ce qui est payé aux facteurs. On paie en outre $6,289 aux employés réguliers, ce qui fait $12,000 en tout payé aux employés dans le service interne et externe du bureau de poste de Brantford.

M. FOSTER : Si mon honorable ami près de moi en a fini avec cette question, je veux en poser une autre à l'honorable directeur général des Postes au sujet de la poste rurale. L'honorable ministre a-t-il pris quelque décision à ce sujet ? N'a-t-il pas songé un jour à faire l'essai de la livraison à domicile dans certains districts ruraux du Canada. Quelles sont ses vues à ce sujet, aujourd'hui ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne crois pas avoir jamais exprimé l'intention d'en faire même l'essai.

M. FOSTER : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Je me suis déclaré en faveur d'une étude approfondie de ce système, de ses avantages et désavantages, et je suis venu à la conclusion que le temps n'est pas encore arrivé de parler de livraison à domicile dans les campagnes du Canada.

M. FOSTER : Est-ce parce que la population est trop éparse ?

Sir WILLIAM MULOCK : Les conditions du Canada n'autoriseraient pas l'établissement de pareil système, qui grèverait le pays de millions et de millions de dollars de dépense. L'opinion régnante aux Etats-Unis, c'est que ce système, dans le cours des années, sera pour les populations de ce pays un fardeau aussi pesant que celui des pensions ; et je sais de bonne source que nombre des citoyens de la république voisine seraient bien aises de voir disparaître ce système, si la chose était possible ; mais il est trop tard. Il y a quatre ou cinq ans, le Congrès des Etats-Unis a doté ce service d'un crédit de $3,000,000 par année. Ce crédit s'est d'abord élevé à $6,000,000, puis à $12,000,000, tandis qu'aujourd'hui il atteint le chiffre annuel de $20,000,000 ; et cependant ce service est à peine à son début.

M. FOSTER : C'est là une question que le ministre, j'en suis convaincu, a bien étudiée. Dans quelle mesure ce système s'applique-t-il aux Etats-Unis ? S'applique-t-il à certaines parties du pays ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il existe certains règlements à cet égard. On prétend en restreindre l'application aux localités dotées de bonnes routes et comptant un chiffre défini de population par mille ; or, les habitants des localités moins favorisées voient d'un assez mauvais œil l'application de ces règlements et l'on constate qu'ils sont impuissants à lier et le public et les hommes politiques. Voici donc le problème qui se dresse devant le gouvernement des Etats-Unis : la généralisation de ce système dans toute l'étendue du pays.

M. FOSTER : A mon avis, le ministre fait acte de sagesse en décidant que la situation économique du Canada n'autorise pas encore l'adoption de pareil système. J'abonde absolument dans son sens à cet égard. Une autre question que je désire poser se rattache au relèvement de la taxe sur certains objets transmissibles par la poste. J'ignore si ce relèvement de taxe postale s'est effectué depuis ou avant la dernière session. Cette mesure fait le sujet de sérieux griefs et l'on prétend que cette réforme a rendu onéreux la transmission de certains articles, des livres entre autres, des papiers de commerce et autres articles similaires ; on se plaint que la transmission de ces objets par la poste à un coût légitime est devenue quasi impossible. Quelquefois le coût de la taxe postale est équivalent au prix du livre même admis au transport. La loi autorise le ministre à effectuer certaines réformes, dans les recettes qu'il perçoit ou dans les taxes dont il frappe certains articles. Je tiens à savoir la nature des modifications effectuées et sur quelles catégories d'articles elles portent ; en outre, si le ministre est convaincu qu'il a fait acte de sagesse en cela et s'il n'a pas grevé outre mesure certaines classes d'objets admis au transport par la poste.

Sir WILLIAM MULOCK : Il existe une classification d'articles transmissibles par la poste qui sont soumis à des taxes différentes. L'honorable député ne tient pas, sans doute, à ce que je lui donne la définition des différents articles ; je me contenterai donc de l'informer, sous forme d'exemple, que pour les lithographies, la taxe différait de celle imposée sur les images imprimées, et qu'il fallait fendre les cheveux en quatre pour savoir quel taux appliquer à tel article minuscule transmis par la poste. On a jugé parfaitement impraticable d'appliquer pareilles distinctions dans l'administration d'un bureau de poste.

Les dépêches et objets de correspondance sont apportés par le courrier à une heure tardive, et il est impossible que les employés ouvrent les paquets, afin de s'assurer s'ils sont régulièrement affranchis. Il fallait donc aviser à un système pratique, et en conséquence nous avons essayé de simplifier la classification. Voici les différentes catégories de taxes postales en vigueur : celle des lettres, celle des journaux, celle des colis postaux et enfin la taxe des articles divers.

M. FOSTER : Cette dernière catégorie est celle dont on a relevé le taux ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est à tort que l'honorable député se sert ici du mot " relèvement de taxe ". Au cours de la session dernière, la chose a été débattue à fond. Lorsque le sous-ministre des Postes était ici, l'année dernière, je me rappelle parfaitement lui avoir posé la question, et il me répondit que, bien qu'on eût groupé en une seule catégorie tout l'ensemble de ces articles divers, cette réforme n'avait pas abouti à un relèvement de taxe de façon générale, bien qu'il fût possible de signaler quelque article isolé, accusant augmentation de taxe, comme, par exemple, les livres. La taxe postale des livres, au Canada, est aussi faible qu'elle l'est en Angleterre, aux Etats-Unis ou dans n'importe quel autre pays.

M. BERGERON : Dans sa dernière réponse, le ministre des Postes a fait allusion au crédit voté, la session dernière, et affecté à l'achat d'un emplacement pour bureau de poste. Voici les item qui figurent au budget :

Bureau de poste, Montréal—améliorations, $25,000.

Bureau de poste, Montréal—installation d'un réseau de tubes pneumatiques pour les usages du bureau de poste, $55,000.

Station postale neuve, à Montréal—emplacement et bâtiments, $75,000.

Le ministre voudrait-il bien me dire dans quelle partie de Montréal se trouve l'emplacement en question ; bref, où ce nouveau bureau de poste sera-t-il situé ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ce crédit est destiné à la station postale, dans le voisinage de la gare Bonaventure.

M. BERGERON : Le montant de $55,000 destiné à l'installation d'un réseau de tubes pneumatiques sera sans doute entièrement affecté à ces travaux, et n'est pas destiné à un édifice ? Ce sont deux choses différentes, n'est-ce pas ?

Sir WILLIAM MULOCK : En effet.

M. BERGERON : Et l'emplacement de cette nouvelle station postale sera près de la gare Bonaventure, à laquelle le ministre vient de faire allusion ? Ai-je bien saisi sa pensée ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai si souvent donné ce renseignement qu'il est inutile de répéter la chose. Ce crédit est destiné à l'établissement d'une station postale et à l'installation de l'outillage en question, dans le voisinage d'une gare de chemin de fer.

M. BERGERON : Ainsi, ce crédit n'intéresse nullement une succursale postale dans la division Saint-Jacques ou dans toute autre partie de la ville de Montréal ?

M. SAM. HUGHES : Le ministre des Postes prend-il les mesures voulues pour l'établissement de bureaux de poste dans les territoires du Nord-Ouest, au fur et à mesure du développement de la colonisation dans ces territoires ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

Indiens, provinces d'Ontario et de Québec, assistance, soins médicaux et médicaments, Québec, $5,000.

M. FOSTER : Avant que le comité aborde l'étude de cet article, je tiens à faire observer qu'en parcourant le rapport de l'auditeur général, je constate que le premier ministre a fait erreur au sujet de l'avancement donné à M. Bray, devenu chef de bureau. La raison alléguée en faveur de cet avancement est que lorsqu'un commis méritant, dans une classe inférieure, atteint le maximum de sa classe et qu'il n'existe pas de place vacante, il est légitime de créer une place de commis dans la classe supérieure et d'y transférer cet employé par voie d'avancement. Toute la thèse du premier ministre s'est étagée sur cet argument :

M. Bray est un fonctionnaire méritant, ayant atteint le maximum de sa classe ; or je vois d'après le rapport qu'il n'a pas atteint le maximum, n'ayant touché, l'année dernière, que $1,650 ; que le seul fonctionnaire qui ait atteint le maximum dans cette classe est monsieur McGirr, qui est arrivé à ce maximum depuis plusieurs années ; en outre, qu'il y a deux employés, messieurs Dalton et Orr, qui touchent un traitement égal sinon supérieure à celui de M. Bray. Voilà qui demande explication.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je donnerai à l'honorable député le renseignement voulu, à la prochaine séance.

M. FOSTER : Pour en venir à l'item mis en discussion, est-ce que ces secours s'administrent d'après le principe même en vogue à l'époque où je faisais partie de la députation ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache point qu'il soit survenu le moindre changement à cet égard : ce crédit est affecté au paiement de médicaments et de soins médicaux donnés aux Indiens. Voici, du reste, le texte de l'explication :

Les sauvages de la province de Québec, à fort peu d'exceptions près, n'ont pas de fonds en propre et il a toujours été jugé urgent de pourvoir à certains fonds destinés à venir au secours des nécessiteux, et à leur procurer des grains de semence et l'assistance médicale. L'aide donnée sous forme de secours n'est accordée qu'aux sauvages qui sont réellement dénués des articles de première nécessité, et cela par suite de la maladie ou de quelque autre cause inévitable. On ne fournit des grains de semence qu'aux sauvages qui ont déjà du terrain prêt pour la culture et qui sont dans l'impuissance de se procurer eux-mêmes ces semences ;; mais on ne leur livre ce grain qu'à une époque aussi rapprochée que possible du temps des semailles. Les frais de l'assistance médicale sont toujours croissants. Il semble que, non seulement dans cette province, mais encore dans toutes les autres, le coût de ce service progresse de pair avec la civilisation.

Le montant prévu pour l'exercice 1903-1904 est de $5,000.

La dépense s'est élevée à $4,153.17.

C'est encore à cette allocation qu'on demande les appointements annuels payés aux médecins dont voici les noms :

Dr Jules Constantine, Pointe-Bleue	$500 00
J. A. Claveau, D.M., Chicoutimi	200 00
J. A. Pelletier, D.M., Saint-Urbain	50 00
W. Ouimet, D.M., Oka	100 00
F. W. McCartney, D.M., Gaspé	80 00
E. Allard, D.M., Escoumains	200 00
L. G. Pinault, D.M., Ristigouche	200 00

Les autres médecins sont rétribués d'après les services rendus de temps à autre. Les frais d'entretien des sauvages retenus dans les asiles d'aliénés de la province de Québec se puisent, en partie, dans ce crédit.

M. FOSTER : Quel est le mode suivi pour l'achat des provisions de bouche fournies en minimes quantités aux sauvages?

Sir WILFRID LAURIER : Ces achats s'effectuent par l'entremise des agents préposés aux réserves.

M. FOSTER : Il semble exister une distinction entre les officiers de santé et les médecins attachés au service des sauvages. Est-ce qu'il y a des officiers de santé qui se consacrent uniquement au service des sauvages ?

Sir WILFRID LAURIER : Sur quelques réserves, paraît-il il y a des médecins attachés d'une façon régulière au service des sauvages, et qui touchent des appointements fixes ; tandis que d'autres n'y viennent que lorsqu'on requiert leurs services et ils touchent des honoraires. Ils transmettent leurs comptes pour services rendus et sont payés en conséquence.

Sauvages—Ontario—secours, assistance médicale et médicaments, $3,309.

Sir WILFRID LAURIER : L'assistance médicale, dans la province d'Ontario, ne diffère guère de la précédente. Voici cette dépense, par le menu, d'après les renseignements que j'ai sous les yeux.

L'allocation est destinée à l'assistance des sauvages malades et nécessiteux, faisant partie des groupes de la province d'Ontario qui n'ont pas de fonds déposés dans la caisse du ministère. Voici l'état des charges fixes imputées sur ce crédit :

Dr J. W. McIntosh, île Manitoulin et Rive nord	$184 00
Le reste du traitement du Dr McIntosh, du chiffre de $1,000, est payé par la bande.	
Dr J. H. Arthur, rivière Espagnole	75 00
Le reste du salaire du Dr Arthur, du chiffre de $600, est payé par la bande.	
Dr F. H. Mitchell, réserve Oneida	300 00
Dr J. F. James, réserve Munsee	60 00
Dr J. W. Merrill, Pogomasing et Rivière Blanche	100 00
Dr E. Bédard, Mattawa	200 00
Dr Channonhouse, lac d'Or	200 00
Dr J. M. Grady, Fort-William	50 00

La bande paie un supplément de $75.

Il ressort du rapport que, d'année en année, les demandes de secours s'accroissent dans les districts non-organisés de la province.

M. BERGERON : Est-il trop tard pour demander le nom du médecin attaché à la réserve de Caughnawaga ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de médecin régulièrement attaché à cette réserve. Les sauvages acquittent eux-mêmes leurs propres honoraires pour les services rendus ; puis ce compte est transmis ici et payé.

M. BERGERON : Il n'y a pas de médecin attitré.

M. SPROULE : Est-ce bien là la somme totale dépensée pour soins de médecin et médicaments aux Indiens dans les diverses provinces ? Je vois que vous avez $5,000 pour Québec, et $3,300 pour Ontario. Est-ce là le total des honoraires ou appointements payés au médecins desservant les sauvages?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai donné les noms de toutes les personnes nommées pour soigner les sauvages moyenant un traitement fixe de tant par année. S'il se trouve des réserves pour lesquelles il n'a pas été nommé de médecin attitré et requérant les services d'un tel médecin, on en fait mander un et son compte est payé. Mais toutes ces sommes sont prélevées sur le crédit en question.

Sauvages—couvertures et vêtements, Ontario et Québec, $500.

M. BERGERON : Où ces articles sont-ils achetés, et de qui ?

Sir WILFRID LAURIER : Ils sont achetés par soumission. L'année dernière ils furent fournis par Horn frères, de Lindsay.

Ecoles indiennes—Provinces maritimes, Ontario et Québec, $49,230.

Sir WILFRID LAURIER : C'est là le crédit ordinaire.

M. FOSTER : Ces écoles donnent-elles des résulats satisfaisants? Quels progrès y fait-on d'année en année?

Sir WILFRID LAURIER : Je n'oserais dire que nous avons fait beaucoup de progrès dans l'instruction des sauvages, mais d'autre part je ne pense pas qu'il y ait eu recul. L'Indien, comme mon honorable ami le sait, est assez réfractaire à l'instruction. Le département me donne à entendre que l'état des choses ne change guère d'une année à l'autre.

M. BERGERON : Combien y a-t-il d'écoles à Caughnawaga?

Sir WILFRID LAURIER : Le nombre des écoles dans la province de Québec est de 17 ; le nombre des élèves inscrits est de 795, et le nombre moyen des présences est de 377. A Caughnawaga il y a deux écoles catholiques-romaines (chacune desquelles comprend une classe de garçons et une classe de filles) et une école méthodiste. A Lorette, 1 école, à Bécancour, 1 ; à Oka (village et campagne), 2 ; à la rivière Ristigouche, 1 ; à Témiskaming, 1 ; au lac Saint-Jean, 1 ; à Maria, 1 ; à Maniwaki, 1 ; au lac Saint-François, 2 ; à Betsiamis, 1 ; et à Saint-Régis, 2.

M. FOSTER : Le nombre des enfants fréquentant l'école augmente-t-il, diminue-t-il ou reste-t-il stationnaire d'une année à l'autre? L'instruction est-elle obligatoire? Puisque nous soldons les frais de l'école et les appointements de l'instituteur, il nous faut voir à ce que l'on fasse en sorte que les enfants en tirent le plus grand avantage possible.

Sir WILFRID LAURIER : Il paraîtrait que le progrès à cet égard n'est pas très marqué. L'assiduité reste à peu près la même. Les parents sont tenus d'envoyer leurs enfants à l'école ; mais je ne suis pas en mesure de dire si les règlements à ce sujet sont appliqués.

M. FOSTER : Le ministre est-il en mesure de dire quelle est l'influence générale sur ces enfants ? Restent-ils sauvages dans leurs mœurs, ou l'école améliore-t-elle leur nature ?

Sir WILFRID LAURIER : Sur ce point, je ne puis parler pour le département ; je me fonde sur mes propres renseignements. Je crains que nous ne puissions beaucoup nous flatter à cet égard. Il y a quelques années, à l'époque où les indiens jouissaient du droit de suffrage électoral, je me rappelle d'avoir été dans la province d'Ontario dans une circonscription comprenant une grande réserve indienne. Il s'y trouvait à peu près soixante-dix familles iroquoises, restées païennes, parlant toujours l'iroquois, et refusant catégoriquement d'apprendre l'anglais. Dans la province de Québec, d'après ce que j'ai pu voir, les sauvages de Lorette et de Caughnawaga, de Lorette particulièrement, progressent petit à petit. Mais ils ont conservé leurs anciens clans et continuent à vivre de la pêche, de la chasse et de la confection de curiosités indiennes. Toutefois, certains d'entre eux sont instruits, ont même fait un cours et ont été admis à l'exercice de professions libérales. Quelques-uns sont devenus prêtres. Mais d'une manière générale, je ne crois pas que nous puissions nous vanter d'avoir élevé le niveau social du Peau-Rouge autant que nous l'aurions voulu.

M. FOSTER : Je reconnais que c'est là une tâche ingrate, désespérante ; mais c'est notre devoir, j'imagine, de faire tout notre possible pour les mettre à même de jouir de ces avantages. Qu'enseigne-t-on à ces enfants ? Lorsqu'ils quittent l'école sont-ils capables de lire, d'écrire, de compter, sont-ils aptes au commerce ? ont-ils appris quelque chose à l'école, et appliquent-ils leurs connaissances à l'industrie ?

Sir WILFRID LAURIER : Les employés m'informent que dans ces écoles on leur enseigne simplement les éléments, comme aux enfants des blancs. Quant aux résultats obtenus, si on me permet de parler de ce que j'ai vu, une nombreuse délégation d'Indiens d'Oka s'est présentée à moi l'année dernière. Un de ces indiens était assurément très bien renseigné ; il avait sur lui une liasse de papiers, établissant ses titres ; et il était bien au courant de l'histoire de sa tribu, depuis les premières concessions accordées par les rois de France jusqu'à l'époque actuelle. Il pouvait lire et écrire très bien. Je crois que dans les groupes d'Indiens d'Ottawa et de Québec, la connaissance de la lecture est de l'écriture est assez répandue, mais je ne suis pas en mesure de dire si oui ou non ils appliquent ces connaissance à la vie pratique, en vue d'améliorer leur sort.

M. FOSTER : Le département est-il en mesure d'affirmer que par suite du fonctionnement de ces écoles durant une génération, les indiens qui y ont passé ont acquis l'habitude un peu générale de la lecture?

Sir WILFRID LAURIER : Ils lisent beaucoup les revues et les journaux quotidiens.

Le comité fait rapport de quelques résolutions.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier la séance est levée à 6 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 27 janvier 1905.

M. l'ORATEUR ouvre la séance à 3 heures.

COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que M. Augustin Bourbonnais soit transféré du comité des bills d'intérêt privé à celui de ordres permanents.

Que M. L. P. Demers soit transféré du comité des ordres permanents à celui des bills d'intérêt privé.

Que M.Thomas Greenway soit transféré du comité des banques et du commerce à celui de l'agriculture.

Que M. Hugh Guthrie soit transféré du comité de l'agriculture à celui des banques et du commerce.

INSTRUCTIONS AU GOUVERNEUR GENERAL.

M. W. F. MACLEAN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) s'il y a des changements importants dans les instructions données au nouveau Gouverneur général—quelque chose différant des instrucaions ordinaires.

Sir WILFRID LAURIER : Pas que je sache.

TRAVAUX TOPOGRAPHIQUES SUR LE GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Avant d'attaquer l'ordre du jour, je désire demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) s'il possède quelques renseignements qu'il peut communiquer à la Chambre relativement aux études topographiques du tracé du Grand-Tronc-Pacifique entre Québec et Moncton. Je vois dans les journaux des déclarations semi-officielles du résultat de ces travaux et dans certains cas, les résultats obtenus sont donnés comme authentiques. S'il existe des rapports qu'il est possible de communiquer à la Chambre j'aimerais beaucoup à les connaître. Au cas où l'honorable ministre n'aurait pas ces renseignements sous la main, peut-il nous laisser savoir si, en réponse à une demande régulière, il pourrait déposer certains documents se rapportent à ces opérations ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : En réponse à l'honorable député, je puis dire qu'il n'existe au ministère des Chemins de fer aucun rapport de ses études et travaux. Si je me rappelle bien, la loi dit que les commissaires feront des rapports annuels au ministère des Chemins de fer et des Canaux. Les opérations déjà faites ne sont que des études préliminaires, d'après ce que je comprends, et je sais positivement que la commission de construction n'a fait aucun rapport à ce sujet, au ministère des Chemins de fer et des Canaux. Il n'existe rien dans les bureaux du ministère que je pourrais déposer sur le bureau de la Chambre.

M. FOSTER : Dois-je comprendre des explications du ministre que la procédure suivie sera à peu près celle-ci : Le chef de chaque brigade fera son rapport à la commission et cette dernière inclura tous ces rapports dans son rapport annuel. L'honorable ministre veut-il dire que le Parlement restera tranquillement en séance et ne pourra connaître le résultat des travaux de ces ingénieurs qu'un an plus tard, par l'entremise de la commission ? Assurément. l'honorable ministre ne voudra pas prétendre que nous allons nous croiser les bras et laisser moisir ces rapports dans les tiroirs de la commission pendant dix-huit mois ou tant qu'il plaira à cette commission de tenir les représentants du peuple dans l'ignorance. Je ne puis pas supposer que c'est là la procédure qu'on entend suivre.

M. EMMERSON : L'honorable député aura à exercer la même patience que moi, et il devra attendre que ces rapports aient été fournis au ministère des Chemins de fer conformément aux dispositions de la loi. Ce n'est qu'alors que le Gouvernement sera en état de communiquer des renseignements à la Chambre. Tout se réduit à une question d'interprétation de la loi, et mon honorable ami peut s'en rendre compte par lui-même.

M. JOHN HAGGART : De quel ministère relève cette commission ? Nous avons indéniablement le droit de prendre connaissance de ces rapports, s'ils sont complets, et nous ne sommes pas tenus d'attendre que la commission ait fait son rapport au ministère des Chemins de fer et des Canaux. De quel ministère relève cette commission ?

M. EMMERSON : Je considère que cette commission fait partie du département des Chemins de fer et des Canaux.

M. FOSTER : Jusqu'ou va l'association entre les deux ?

M. EMMERSON : La commission n'est pas directement sous la dépendance du ministère ; c'est un corps complet par lui-même et indépendant, régi par les dispositions de la loi qui le constitue.

M. FOSTER : Je ne crois pas que le moment soit bien choisi pour discuter cette question——

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. FOSTER—mais si l'interprétation donnée par le ministre des Chemins de fer et des Canaux est bien fondée, la Chambre devra intervenir, car il n'est pas convenable que les députés consentent à ce que la commission garde en sa possession, pendant un an et demi, des renseignements dont ils ont eux-mêmes besoin.

Sir WILFRID LAURIER : Dans tous les cas, j'espère que mon honorable ami attendra que les équipes qui sont actuellement à l'œuvre aient fait rapport de leurs travaux. Les ingénieurs feront leurs rapports à la commission, et cette dernière, à son tour, fera rapport au ministère des Chemins de fer. Cette discussion est prématurée et nous pourrons la reprendre plus tard.

M. MACLEAN : Si l'honorable premier ministre voulait déposer le texte du décret créant la commission, nous pourrions voir ce qui en est et savoir de quel ministère relève cette commission.

Sir WILFRID LAURIER : Ce serait inutile, car la commission n'a pas été instituée par décret du Gouvernement, mais par une loi.

M. SPROULE : Ce rapport devrait être communiqué au public et déposé devant le Parlement. Il a été communiqué aux journaux, il y a déjà quelque temps.

Sir WILFRID LAURIER : Je vous demande pardon.

M. SPROULE : Je crois l'avoir lu dans le " Globe " de Toronto, et comme ce journal est l'organe du Gouvernement, nous devons supposer qu'il est exact. Si le rapport peut être communiqué à la presse, on devrait pouvoir le communiquer également au Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Ce que l'honorable député a lu dans le " Globe " n'était que des rumeurs. Il n'y a pas eu de rapports publiés dans les journaux.

M. SPROULE : Alors, ce qui a été publié n'était qu'une simple rumeur ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce que publient les journaux est quelquefois plus ou moins fondé.

M. HAGGART : La commission a-t-elle reçu des ingénieurs quelques rapports, approuvés ou non, concernant le tracé ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suppose, avec un certain degré de plausibilité, je crois, qu'il peut y avoir eu des rapports provisoires sur la marche des travaux ; mais il n'est pas à ma connaissance qu'il y ait eu un rapport définitif.

SUBSIDES.

La Chambre se forme de nouveau en comité des subsides.

Affaires indiennes—Ecoles dans les provinces maritimes, et dans celles d'Ontario et de Québec—$49,230.

M. COCKSHUTT : Monsieur l'Orateur, me sera-t-il permis de profiter de cette demande de crédit destiné aux écoles des sauvages, pour présenter quelques observations à la Chambre ? Hier, mon ami le très honorable premier ministre a bien voulu reconnaître que mon opinion sur la question de l'enseignement à donner aux Indiens pouvait avoir quelque autorité. Les connaissances que j'ai pu acquérir sur le sujet ont été puisées aux sources les plus autorisées, et mes remarques relatives au crédit affecté aux écoles indiennes seront basées sur les renseignements obtenus au cours de mes relations avec la confédération des Six-Nations pendant ces dernières années. Je m'occuperai principalement de l'école de Mohawk qui vient en quatrième lieu sur la liste, je crois, et dont j'ai eu plus particulièrement à m'occuper. Je dirai tout d'abord que les sommes d'argent octroyées de temps à autre à cette institution me paraissent, en général, avoir été sagement employées.

Si j'étais certain qu'on pût en dire autant de toutes les subventions aux écoles des sauvages, je déclarerais sans crainte que les fonds sont bien employés. On a demandé quelle influence exercaient ces écoles sur la jeune génération, et le premier ministre m'a appelé en témoignage. Je puis dire qu'en général leur influence a été salutaire. Le public ignore peut-être que le comté de Brant renferme la plus importante réserve de l'Amérique du Nord, pour le chiffre de sa population qui s'élève à près de 4,000 habitants. Le voisinage d'une population civilisée n'a pas entraîné l'extinction de la race, ainsi qu'on l'avait prédit. Le nombre des Indiens augmente. Le rapport du dernier exercice accuse un accroissement de 63 unités dans le chiffre de la population. Cela me porte à faire une observation sur le sort réservé à la population indigène, du moins aux Indiens des Six Nations. Je ne les crois pas destinés à disparaître, mais à se fusionner avec les habitants du pays et à former partie de la famille canadienne. Ils ont beaucoup de sang européen dans les veines ; on en trouve relativement peu d'un sang absolument pur. Cela peut sembler étrange, mais c'est la vérité, et il faut l'admettre. Ils se confondront avec la population du Canada. Cette absorption sera complète à la troisième ou à la cinquième génération du train que vont les choses.

On s'est demandé : les fonds consacrés à l'éducation des Indiens sont-ils bien employés ? Je puis dire que les dépenses faites pour l'établissement des Mohawks ont été sages. La subvention est aujourd'hui d'environ $60 par tête pour 91 élèves, mais je m'aperçois que, pour des motifs que je ne saurais comprendre, la subvention entière n'a pas été versée pendant le dernier exercice. L'Etat a donné de $4,700 à $4,900. Un rapport dit $4,700 et un autre, $4,900, tandis que la subvention aurait dû s'élever à $5,400 environ. Il y a dix ans à peu près que cette allocation est accordée. La première subvention a été payée lorsque M. Dewdney était ministre de l'Intérieur et je crois lui en avoir parlé à cette époque-là. Elle a toujours été maintenue depuis, et de jeunes Indiens sortis de cet établissement occupent des postes

honorables au Canada. La population de Toronto sait que l'un des citoyens les plus distingués de cette ville demeurait autrefois sur la réserve indienne des Six Nations. Il touche des appointements aussi élevés que l'indemnité du premier ministre du Canada et dirige l'une des principales maisons financières du pays. C'est un ancien élève du collège des Mohawks. Je rappellerai aussi que du temps de sir John Macdonald, celui-ci avait coutume d'introduire dans les bureaux du ministère de l'Intérieur et des Affaires indiennes des membres de la réserve des Six Nations ayant obtenu leurs dégrés avec distinction, et il y a encore au ministère une jeune fille sortie de cette réserve. Je dirai à mon très honorable ami qu'il serait sage de maintenir cette pratique qui a pris naissance sous le régime de sir John Macdonald. Elle stimule le zèle des jeunes Indiens iroquois et les porte à déployer de plus grands efforts et je crois que c'est une leçon de choses qu'il est bon de leur donner. Ce sont des emplois qu'ils peuvent remplir et il me semble qu'ils auraient raison de les convoiter.

Dans l'examen de cette question, il ne faut pas perdre de vue que les subventions accordées aux Peaux-Rouges des Six Nations proviennent en grande partie de fonds qui leur appartiennent et que ces Indiens ne sont pas un fardeau pour l'Etat. Ces subventions dans une large mesure représentent l'intérêt de leurs capitaux et les Iroquois ne sont pas à la charge de la population canadienne. J'ignore s'ils sont les commettants de mon honorable ami, le ministre des Douanes (M. Paterson), ou les miens, mais ils habitent le comté de Brant au nombre de près de 4,000 et, en 1887, l'honorable ministre et moi-même eûmes l'honneur de recevoir les premiers suffrages exprimés par un Peau-Rouge en faveur d'un blanc dans l'Amérique du Nord. Ces suffrages furent presque également partagés. Je crois qu'on s'est engagé dans la mauvaise voie en privant les Indiens de leurs droits politiques, attendu qu'en leur accordant les privilèges dont jouissent les citoyens, l'Etat favorise les progrès des membres de la famille iroquoise. En 1885, si je ne me trompe, sir John Macdonald leur accorda l'exercice de leurs droits politiques, et jusqu'en 1896 ou 1897, ils eurent l'avantage de prendre part aux élections fédérales. Ce privilège leur a été enlevé, à cause de la mise en vigueur des listes électorales des provinces qui n'accordent pas le droit de vote aux Indiens. Je crois que ce privilège leur était fort avantageux. A mon avis, on devrait le leur conférer de nouveau ; mais je ne suis pas en mesure de présenter cette demande aujourd'hui. Notre but, je le répète, devrait être d'incorporer les Indiens dans la masse des habitants de ce pays. Je ne crains pas de dire qu'ils feraient honneur au Canada et que les fonds que nous dépensons pour eux sont sagement employés. Il n'y a probablement pas sur la surface du globe une nation qui, depuis un siècle et demi, ait fait des progrès plus rapides que les membres de la confédération des Six Nations établis dans le comté de Brant. Il y a cent cinquante ans, ils formaient encore une race barbare ; de nos jours plusieurs d'entre eux sont établis sur des fermes bien cultivées, vivent dans l'aisance et peuvent occuper des postes élevés. Je puis me porter garant de l'exactitude de ces faits dont j'ai une connaissance personnelle. En quinze ans, j'ai eu jusqu'à huit domestiques peaux-rouges sous mon toit, et tous se sont bien acquittés de leurs devoirs. Si mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) prend des renseignements au ministère, il apprendra qu'il y a là une Indienne qui depuis quinze ans a rempli fidèlement ses fonctions et qui touche aujourd'hui de forts appointements en récompense d'un travail utile.

Ce n'est qu'un exemple de ce que peut accomplir et de ce qu'accomplit réellement l'établissement d'éducation de la réserve des Mohawks. Je dois dire qu'on y donne une instruction nouvelle et technique aussi bien que l'enseigement théorique, et c'est, à mon sens, ce qu'on doit faire pour tous les Indiens ; on doit leur apprendre à travailler. Personne n'ignore qu'autrefois chez les Peaux-Rouges, c'était la femme qui portait les fardeaux de l'existence. De nos jours, il n'en est plus ainsi. Ce changement est une preuve des progrès de la civilisation parmi eux. La seule manière d'aider aux Indiens à atteindre à un degré avancé de civilisation est de leur apprendre à travailler.

La nation iroquoise est probablement la plus avancée de l'Amérique du Nord et ses progrès proviennent en grande partie des services rendus par l'école industrielle érigée sur les confins de la cité de Brantford. Cet établissement est maintenu principalement par la Compagnie de la Nouvelle-Angleterre de Londres, institution de charité, et non par l'Etat ; il reçoit peu de secours du public. Pendant l'année dernière, le très honorable comte de Stanford, délégué de la compagnie, a visité l'établissement de Brantford, ainsi que les écoles de la réserve des Iroquois. Il s'est aussi rendu à Lytton, dans la Colombie-Anglaise, où la compagnie a fondé un autre établissement. Ces écoles, je le répète, sont en grande partie entretenues comme des œuvres pies par la Compagnie de la Nouvelle-Angleterre et la subvention fédérale ne couvre qu'une faible quote-partdes dépenses. En présence d'un tel état de choses, j'espère que lorsqu'on lui demandera un nouveau crédit pour protéger le nouvel édifice contre le danger d'un incendie, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) accueillera favorablement cette supplique et que le ministre des Douanes (M. Paterson) s'unira à moi pour démontrer le besoin urgent d'une subvention à cette fin. On se rappelle que l'édifice a été rasé par les flammes il y a un an et demi environ. Les fonds retirés des compagnies d'assuran-

ces ont permis de le reconstruire, mais il faut encore le protéger contre le danger d'un incendie. La municipalité de Brantford pose des conduites d'eau, et on estime qu'il faudra $8,000 pour mettre l'édifice à l'abri des flammes.

La Compagnie de la Nouvelle-Angleterre demande $3,000 au ministère, et je serais bien aise que le premier ministre acquiesçât à cette prière. Actuellement, si un incendie se déclarait, la vie des enfants serait en péril. J'ai bon espoir que lorsque cette question sera mise à l'étude, on ne l'envisagera pas au point de vue des intérêts de parti, car mes observations ne sont pas faites dans un mauvais esprit ni dans le but de trouver à redire. Mon seul désir est de prouver que cet établissement mérite de recevoir la subvention que le Gouvernement lui donne actuellement et, de plus, une somme de $3,000 pour le protéger contre le danger des incendies. Cette faveur ne serait pas appréciée seulement par le collège des Mohawks ; elle le serait aussi par les Iroquois qui forment une partie notable, probablement le dixième, de la population de Brant.

Hier, le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) faisait allusion aux cérémonies païennes observées sur cette réserve. Je veux bien admettre qu'on les observe encore, mais très peu. Mon honorable ami dit en avoir été témoin lors de son passage en cet endroit. J'avoue qu'on s'y livre encore à ces pratiques idolâtres ; cependant, il n'y a pas de nos jours un dixième des Iroquois ou des membres des Six-Nations qui professent le paganisme. Je crois qu'il y en a moins de 300 sur une population de 4,000. A vrai dire, on immole encore parfois le chien blanc et on se livre à la danse du maïs vert, mais il faut plutôt en blâmer les blancs que les Indiens. Ces derniers se rendent aux désirs de ceux qui veulent les voir pratiquer leurs anciennes cérémonies religieuses, et si les blancs intelligents cessaient de réclamer ce spectacle, ces pratiques tomberaient en désuétude. Je ne rejette pas le blâme sur les Canadiens en particulier, car je crois que les visiteurs anglais sont plus coupables qu'eux. Ils passent devant les temples de l'Eglise d'Angleterre, des presbytériens, des méthodistes et devant l'Eglise catholique et se font conduire à la grande maison afin de voir accomplir ces rites comme une nouveauté. Cela encourage les Indiens des Six-Nations à continuer ces pratiques qui, depuis longtemps n'ont plus aucune signification La grande majorité des 4,000 Peaux-Rouges établis dans le comté sont adeptes du christianisme.

J'espère que lorsque mon honorable ami visitera la réserve, il ira dans d'autres écoles et d'autres églises où il ne verra pas des sauvages en costume de guerre, mais des individus *compos mentis*, adorant Dieu comme nous l'adorons tous. Naturellement, les Iroquois appartiennent principalement à l'Eglise d'Angleterre, et sont, ainsi que moi, au nombre des pauvres pécheurs. Le temple des Mohawks est fréquenté par les 125 ou 130 élèves de l'école du même nom et par une congrégation de six ou huit blancs dont je fais généralement partie lorsque je suis dans mes foyers. Je les entends prier chaque dimanche, et je puis dire, pour l'édification des députés des deux partis, que si jamais ceux-ci assistent aux exercices religieux dans ce petit temple de Brantford, ils auront lieu d'être satisfait du service divin et se convaincront que les fonds que l'Etat accorde à l'école et à l'église des Mohawks sont bien employés. Autre renseignement : pendant l'année écoulée le roi d'Angleterre a décerné à ce temple le titre de chapelle royale des Mohawks. C'est un privilège dont jouissaient autrefois ces Indiens aux Etats-Unis, et on leur avait promis qu'ils continueraient à en jouir lorsqu'ils sont venus s'établir dans la vallée de la Grande rivière. Néanmoins, la demande de ce privilège ne fut présentée au roi que l'année dernière, par l'entremise du comte de Stanford et de l'ancien Gouverneur général, lord Minto. Il a plu à Sa Majesté d'y acquiescer. Cette maison de Dieu dans laquelle ces élèves de l'école des Mohawks se livrent aux exercices du culte, est entretenue par la Compagnie de la Nouvelle-Angleterre et le pasteur est également le directeur de l'école.

Le ministre des Douanes (l'hon. M. Paterson) conviendra avec moi, j'en suis sûr, que les affaires de cette école—qui n'est pas un établissement de l'Etat—ont été sagement administrées par la Compagnie de la Nouvelle-Angleterre depuis plus de soixante-quinze ans. L'église et l'école ont procuré de grands avantages aux Indiens des Six Nations. C'est grâce à leur influence bienfaisante que ces Peaux-Rouges, qui étaient jadis de féroces guerriers, sont de nos jours les plus avancés dans les arts de la paix et de la civilisation. Telle est présentement la réputation de cette tribu, et j'ai bon espoir que la subvention à l'école des Mohawks sera augmentée.

Je remercie l'honorable premier ministre, qui m'a fourni l'occasion de faire ces quelques observations touchant un établissement dont le succès me tient fort à cœur.

Appointements des chefs des groupes du Cap-Croker et de Gibson et de l'agent à Oka, $150.

M. BERGERON : Les différends entre les indiens d'Oka et le séminaire de Saint-Sulpice ont-ils pris fin ?

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de dire qu'ils n'ont pas pris fin ; cependant, j'espère encore qu'ils s'apaiseront bientôt. Nous avons récemment reçu des lettres à ce sujet, et il est question d'un arrangement encore à l'état de projet, qui permettrait de soumettre au comité judiciaire du Conseil privé la validité des titres de propriété qu'in-

voquent les Indiens et que le séminaire refuse de reconnaître. Les deux parties intéressées ont retenu les services d'hommes de loi afin de bien établir la question que le tribunal aura à trancher. Il m'est permis de dire, sans engager mes collègues, que le Gouvernement approuve cet arrangement, et se propose de demander un crédit pour couvrir les dépenses que les indiens auront à faire.

M. BERGERON : Quel a été le résultat des arrangements conclus en 1882 entre le Gouvernement du Canada et les Indiens d'Oka ? Ces derniers devaient se désister de tous leurs droits si le séminaire leur achetait un terrain dans le township de Gibson, dans la province d'Ontario.

Sir WILFRID LAURIER : Il a acheté un terrain dans le township de Gibson près de la baie Georgienne, mais il n'y a jamais eu de convention formelle entre le séminaire et les Indiens. Plusieurs Iroquois partirent d'Oka et allèrent s'établir à Gibson, mais je crois que la plupart d'entre eux sont revenus à Oka. Les indiens croient avoir un titre parfait à la possession du terrain et s'imaginent que la concession faite au séminaire par le roi de France ne les a pas privés de leurs droits.

Cette prétention est repoussée par le séminaire et, tant que le litige n'aura pas été tranché par les tribunaux, nous ne pouvons pas espérer que l'harmonie se rétablira. Tous les Indiens sont fermement persuadés que les ecclésiastiques du séminaire empiètent sur leur propriété, et ils se croint les véritables maîtres du sol. Nous leur avons demandé de s'en rapporter à la décision du comité judiciaire du Conseil privé et ils y ont consenti, si je ne me trompe. Le séminaire consent aussi à laisser aux tribunaux le soin de se prononcer sur la validité de leurs titres de propriété.

M. BERGERON : Le séminaire n'a-t-il pas payé $16,000 pour acquérir le terrain donné en échange de la réserve d'Oka ? Quel emploi fera-t-on de ces fonds ?

Sir WILFRID LAURIER : Le séminaire a consenti à payer et a versé en réalité $16,000, prix d'achat du township de Gibson ; mais il y a deux ans cette somme lui a été remise, déduction faite des deniers que les Indiens ont entre les mains.

M. BERGERON : Pourquoi payons-nous un traitement à ces chefs indiens d'Oka ? Je n'ai pas connaissance d'aucun paiement semblable aux chefs des autres réserves.

Sir WILFRID LAURIER : La plupart des bourgades indiennes possèdent un petit capital, mais les Indiens d'Oka n'ont aucun fonds. Voilà pourquoi nous payons $50 au chef de la bourgade de Gibson et $50 également à deux autres chefs.

Ontario et Québec—Arpentage des réserves indiennes, $500.

M. FOSTER : Est-ce là une dépense annuelle ?

Sir WILFRID LAURIER : Depuis plusieurs années un crédit de $500 est ouvert principalement dans le but de couvrir les frais encourus pour subdiviser certaines réserves et pour rétablir les bornes d'anciennes réserves, mais seulement lorsque les Indiens n'ont pas eux-mêmes d'argent pour payer. Pendant le dernier exercice, on a dépensé :

A. E. Hanson—Frais d'arpentage à Canvose et dans le comté d'York, (N.-B.).$155 78
Compagnie des messageries Dominion—Transport du plan de Bury..... 0 35
W. A. Hendry—Appointements et dépenses pour arpenter la réserve indienne à Shubenacadie, (N.-E.) 19 00
H. W. Andrews—Confection du plan de la réserve indienne à Head-Ship Harbour, Grand-Lac.. .... 2 25
Sous-ministre des terres, des mines et des pêcheries, Québec—Arpentage de la réserve indienne des Sept-Iles.... .. ..300 61
Irving R. Todd—Délimitation de la réserve indienne de Vanceboro, (N.-B.)..... 14 15
Canadian Express Company—Transport de carte géographique.... .... 0 25
J. K. Eaton—Subdivision de 40 acres de terre boisée, dans le comté de Colchester, (N.-E.) 35 00
J. H. Houde.—Pour arpentage de la réserve des Abénakis, à St-François 200 00

M. SPROULE : Une partie quelconque de ce crédit doit-elle servir à l'arpentage des îles que possèdent les Indiens dans la baie Georgienne ?

Sir WILFRID LAURIER : Non ; il n'existe plus de tel chef de dépense. On me dit que tous les arpentages qu'il y avait à faire dans cette région-là sont maintenant terminés.

Fonds d'administration des terres des Indiens, $14,000.

M. BERGERON : Est-ce à même ce crédit-ci que l'on puise pour payer le traitement, de certains chefs ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, cette somme est destinée à grossir le fonds d'administration des terres des Indiens, tel que voulu par le décret ministériel du 1er juillet 1893.

M. FOSTER : Quand cessera-t-on d'y contribuer ?

Sir WILFRID LAURIER : Dans quinze ans.

M. FOSTER : Le fonds sera alors complété ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

Aide à la société d'agriculture,Munceys de la Thames, $90.

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit ici d'une subvention que l'Etat accorde depuis quinze ans environ. Ces gens ont fondé une

société d'agriculture qui leur fait le plus grand honneur, et se sont, d'année en année, imposé beaucoup de peine et de dépense. Cette société a rendu de très réels services aux cultivateurs de la réserve.

Construction d'un "violon" à Saint-Régis, $500.

Sir WILFRID LAURIER : Le département se propose depuis des années de construire un violon à Saint-Régis, mais les troubles qui y ont éclaté l'ont empêché de faire aboutir son projet. En ces dernières années, les Indiens de Saint-Régis ont causé des embarras sérieux au département. La paix est maintenant rétablie, et rien ne s'oppose plus à ce que le violon soit construit conformément au désir exprimé par l'agent.

M. BERGERON : Les $500 suffiront-ils à solder entièrement le coût des travaux?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. SPROULE : Le même crédit était inscrit l'année dernière, et rien n'indique qu'il s'agit d'un montant à voter de nouveau. Tout crédit à revoter devrait être accompagné d'une indication spéciale, afin que l'on sache que les deniers ont déjà été votés, mais non dépensés.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a tout à fait raison. Il s'agit ici d'une somme déjà votée et restée intacte.

M. BERGERON : Existe-t-il quelque rapport de la saisie de liqueurs opérée à Caughnawaga par des agents de la police secrète de Montréal ? On sait que des liqueurs ont été trouvées dans certaines maisons, mais depuis, nul n'a entendu parler de cette affaire.

Sir WILFRID LAURIER : Ayant appris qu'il se faisait là-bas un trafic illicite de liqueurs, nous avons organisé des perquisitions. Je regrette d'avoir à dire qu'elles n'ont pas été couronnées d'un succès complet, puisque nous n'avons découvert qu'une seule infraction.

M. BERGERON : Doit-on continuer la surveillance ?

Sir WILFRID LAURIER : Sans doute.

Frais de justice en général, $3,500.

M. FOSTER : Qui représentait le ministère public dans l'affaire Buckshot ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Lemieux.

M. FOSTER : Et dans celle de la réserve des Iroquois, à Brantford ?

Sir WILFRID LAURIER : M. Lewis Heyd.

Chambre des communes—Appointements, $77,550.

M. FOSTER : Il s'accuse ici une augmentation de $2,200 ; comment l'expliquez-vous?

M. l'ORATEUR : Il y a trente-cinq commis dont l'augmentation statutaire représente $1,850 ; M. Paradis, successeur de M. Polette, décédé, reçoit $1,200 ; M. Scott s'étant retiré du service, M. Norbert lui a succédé à raison de $800 ; M. Patry est entré au bureau des postes avec $700 d'appointements, ce qui donne une augmentation totale de $4,550, de laquelle il faut déduire les $1,100 d'appointements de M. Polette, décédé, et ceux de $1,250 que touchait M. Scott, démissionnaire. L'augmentation nette se chiffre donc à $2,200.

M. WHITE : Il y a un commis de moins dans la division principale ; a-t-il quitté son emploi, ou bien lui en a-t-on assigné un autre ?

M. l'ORATEUR : Il a quitté son emploi.

M. WHITE : Il a été nommé un nouveau commis de seconde classe dans le service de la traduction. Le chef de ce service, le greffier de la Chambre, a-t-il conseillé cette nomination ?

M. l'ORATEUR : Oui.

M. BERGERON : Combien y a-t-il de fonctionnaires attachés au service de la Chambre.

M. l'ORATEUR : Soixante-quatorze. La liste en est donnée page 29.

M. BERGERON : Cette liste comprend-elle les commis de session aussi bien que les commis permanents ?

M. l'ORATEUR : Oui.

M. BERGERON : Je ne manquerais peut-être pas aux règlements de la Chambre en appelant l'attention de M. l'Orateur sur un point ne se rapportant pas à la question d'appointements ou de salaires. Je voudrais savoir s'il n'est pas possible de trouver des pièces pour y loger les anciens membres de l'opposition. En mentionnant ce fait je pourrais peut-être aider M. l'Orateur à faire disparaître cette difficulté. Il y a un nombre assez considérable de pièces dans l'édifice que nous occupons, et, s'il veut faire acte d'autorité, M. l'Orateur pourra facilement mettre à notre disposition au moins quelques chambres où nous pourrons expédier notre travail. Je n'ai pas besoin d'insister, Monsieur le président, sur le fait qu'il nous est impossible, dans les circonstances actuelles, d'accomplir la besogne dont nous sommes chargés. Lorsque la Chambre est en séance, nous devons nous occuper de ce qui se passe ici, et dans l'intervalle nous ne pouvons trouver d'endroit où travailler. Si l'on ne peut trouver de salle libre, les membres de la droite feraient acte de grandeur d'âme en nous aidant à nous loger quelque part.

M. l'ORATEUR : Je me suis occupé de cette question, ces jours derniers, mais il me semble impossible de donner à mon honorable ami la moindre espérance sur ce rapport.

A l'heure actuelle un certain nombre de fonctionnaires permanents se trouvent logés dans les bureaux dispersés dans la ville. A moins d'augmenter le nombre de pièces, il nous sera bien difficile d'opérer les réformes désirées sous ce rapport. Nous étudions cependant cette question, et nous pourrons peut-être trouver un remède à l'état de choses dont on semble se plaindre.

M. W. F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur pourrait peut-être s'entendre avec l'honorable ministre des Travaux publics et voir s'il n'y a pas moyen d'agrandir l'édifice que nous occupons. La construction d'un nouvel étage ferait peut-être disparaître les difficultés dont on se plaint.

Chambre des communes—Dépenses, commis surnuméraires, etc., $25,780.

M. WHITE : Quelle est la moyenne des appointements des commis de session ou surnuméraires ? Est-elle de $4 par jour pour tout le monde ?

M. L'ORATEUR : Oui.

M. WHITE : En consultant le dernier rapport de l'auditeur général qu'on nous a soumis, je remarque que certains de ces commis ont reçu moins que cette moyenne, c'est-à-dire $2.50 ou $3.00 par jour pour une certaine partie de la session, et $4,00 par jour pour le reste de la session.

M. L'ORATEUR : On a changé la moyenne des traitements au cours de la dernière session.

M. WHITE : Ce principe ne peut s'appliquer à tous ces fonctionnaires, puisqu'on a payé $4.00 par jour, durant toute la session, à un certain nombre de ces employés. Mais, si je ne me trompe. on a l'intention de fixer une rétribution uniforme de $4 par jour.

M. L'ORATEUR : Oui, c'est le traitement que nous leur accordons maintenant.

M. WHITE : Outre les vingt-huit commis permanents réguliers de la session, je vois qu'on a pourvu aux appointements de deux commis nouveaux surnuméraires. Il s'agit, je suppose, des commis mis à la disposition des whips ?

M. L'ORATEUR : Oui.

M. WHITE : Touchent-ils également $4 par jour ?

M. L'ORATEUR : Oui, si je ne me trompe.

M. WHITE : Le travail de traduction se paie à tant la page, de la façon ordinaire ?

M. L'ORATEUR : Oui, comme auparavant.

Chambre des communes—Dépenses casuelles, $26,460.

M. L'ORATEUR : Il y a une augmentation de $100 pour le service d'une voiture entre l'édifice du Parlement et l'imprimerie. Cette dépense s'impose par suite du surcroît de besogne.

Chambre des communes—Publication des " Débats ", $60,000.

M. BERGERON : Je ne crois pas que la version française des " Débats " ait été publiée. Elle ne l'était pas il y a quelque temps. La version anglaise nous a été remise dès les premiers jours de la session. J'ai signalé le fait à Monsieur l'Orateur. Ce travail devrait être publié le plus tôt possible.

M. L'ORATEUR : Ce retard est probablement dû au surcroît d'ouvrage occasionné à l'imprimerie par les élections. En temps ordinaire, les choses se passeraient autrement.

M. WHITE : Il y a ici un item de $800 pour payer les appointements d'un maître d'hôtel pour l'Orateur. S'agit-il d'un nouveau service ?

M. l'ORATEUR : Non, pas précisément ; il s'agit surtout d'un changement de titre. L'employé en question continue à remplir les fonctions qu'il exerçait auparavant. Une délibération adoptée, l'an dernier, par le comité de l'économie interne assigne à ce fonctionnaire une tâche spéciale avec le titre dont il est question maintenant.

M. WHITE : Je trouve, en outre, qu'on a augmenté de trois le personnel des messagers permanents. Au lieu de huit, on compte maintenant onze de ces employés, y compris monsieur George qui remplit les fonctions de maître d'hôtel auprès de l'Orateur. Quel besoin y avait-il de faire cette augmentation de près de la moitié dans le personnel des messagers ?

M. l'ORATEUR : Le tableau suivant fournit tous les détails nécessaires :

Augmentations à quatre messagers—Connolly, $50 ; T. Stewart, $30 ; C. R. Steward, $50, et Boutet, $60.....	$ 170 00
Nomination de Lalonde comme messager permanent aux lieu et place de C. George, appelé à remplir les fonctions de maître d'hotel chez M. l'Orateur..	500 00
Deux messagers permanents, l'un devant remplacer Patry, nommé commis, et l'autre,Asselin, nommé au bureau de poste, deux à $500 chacun..	1,000 00
Un aide-charpentier de la Chambre, anciennement appointé par le ministère des Travaux publics..	700 00

M. WHITE : C'est un crédit tout différent. Il contient au moins trois articles nouveaux.

M. l'ORATEUR : C'est tout ce que le crédit comprend.

Augmentations.

Pages, $30 ; domestiques, $162.50 ; femmes de ménage employées à l'année $1,095 ; femmes de ménage employées pendant la session, $575	$2,262 50
	$4,682 50

Diminutions.

Appointements de Patry nommé commis	$650
Messagers de session	678
	1,328 00
Augmentation réelle	$3,354 50

M. WHITE : M. Patry a-t-il quitté la salle de lecture ou a-t-il simplement été nommé commis ? S'il est encore à la salle de lecture, et si un autre a été nommé au même emploi, l'explication n'est pas très satisfaisante.

M. l'ORATEUR : Il a cessé de remplir ses anciennes fonctions pour occuper un autre emploi.

M. WHITE : Cela n'explique pas l'augmentation de trois dans le nombre des messagers, sans parler du nouveau charpentier. Je voudrais savoir pourquoi il était nécessaire d'augmenter le nombre des messagers régulièrement employés, et si monsieur l'Orateur a déclaré au sergent d'armes qu'il fallait onze messagers au lieu de huit.

M. l'ORATEUR : On a insisté auprès de l'Orateur sur la nécessité de nommer de nouveaux messagers. Le travail augmente constamment. La dernière session et l'avant dernière surtout ont duré très longtemps.

M. WHITE : Assurément le principal fonctionnaire de cette branche de l'administration a dû présenter un rapport sur la nécessité d'augmenter le nombre des messagers réguliers. En voici trois nouveaux. Quant a été donnée n'a pas de rapport avec le cas de ces messagers nouveaux, ainsi que je l'ai déjà démontré, car M. Patry conserve la même situation et passe simplement du service du sergent d'armes à celui du secrétaire de la Chambre. Maintenant, je voudrais savoir pourquoi ces trois nouveaux messagers ont été nommés, et si le sergent d'armes a présenté à l'Orateur un rapport déclarant qu'il fallait augmenter le nombre des messagers.

M. l'ORATEUR : On m'apprend que c'est sur la demande formelle de monsieur le secrétaire que cette décision a été prise. On a jugé qu'il était nécessaire de nommer ces nouveaux employés à cause du surcroît d'ouvrage.

M. WHITE : La proposition n'a pas été faite par le sergent d'armes. Dîtes-nous quel est le salaire le plus élevé que reçoivent les messagers réguliers.

M. l'ORATEUR : $750.

M. WHITE : Je constate qu'on a accordé $50 d'augmentation à cinq messagers de session, et $30 seulement aux autres. Pourquoi cette différence ?

M. l'ORATEUR : Une délibération de la commission de l'économie interne a accordé $50 à l'adjoint du chef des messagers, et $30 aux autres.

M. WHITE : Mais il y a cinq qui semblent toucher $50 de plus.

M. l'ORATEUR : Je n'en vois qu'un, M. Connolly, qui ait obtenu une augmentation de $50.

M. WHITE : Cinq messagers réguliers reçoivent $750 et, d'après le dernier budget, ils ne touchaient que $700.

M. l'ORATEUR : Ces cinq messagers touchent le traitement le plus élevé.

M. WHITE : Parce qu'on leur a accordé $50 de plus en une année. Quant à M. George, il a reçu une augmentation de $100, tandis que les autres messagers ne touchaient que $30 de plus par année. Si ma mémoire est fidèle, il avait été convenu que les messagers recevraient une augmentation annuelle de $30. Naturellement, il n'y aurait rien à dire si tous étaient mis sur le même pied, mais il ne devrait pas y avoir de distinctions.

M. l'ORATEUR : L'année dernière, je crois, il y a eu une augmentation générale.

M. WHITE : Je constate par le rapport de l'auditeur général que, pendant la session de 1903, on a payé aux messagers réguliers des gratifications variant de $50 à $100.

Je n'y trouve pas à redire parce que c'étaient de bons employés qui méritaient probablement la récompense qu'on leur accordait. A mon avis, cette pratique est répréhensible et j'espère que M. l'Orateur ne persistera pas dans cette voie. S'il est opportun d'augmenter le salaire des messagers, l'augmentation devra être permanente. Je désire savoir si la gratification de $50 donnée aux messagers réguliers pendant la session de 1903 constituait une augmentation permanente de leur salaire, et si, en étant ainsi augmentés l'année suivante, ces employés se trouvaient à toucher le traitement le plus élevé.

M. l'ORATEUR : M. le secrétaire m'apprend que cette gratification a été accordée à cause de la longueur de la session, et qu'elle ne constituait pas une augmentation permanente.

M. WHITE : Cette explication n'est pas très satisfaisante, parce que ces messagers étaient employés toute l'année durant. Je ne reproche pas au Gouvernement de leur avoir accordé des gratifications, mais ils n'en sont pas moins employés d'une année à l'autre et peu importe la durée de la session, puisqu'ils doivent constamment demeurer à

Ottawa. A ce sujet, je désire savoir de M. l'Orateur si son maître d'hôtel est libre pendant les vacances parlementaires, ou s'il est tenu de remplir les fonctions de messager, comme autrefois.

M. l'ORATEUR : Ce salaire, il va sans dire, ne couvre pas les services rendus pendant la session, mais lorsque celle-ci s'est prolongée, que les séances ont été longues et ainsi de suite, il n'y a guère lieu de critiquer cette gratification.

M. WHITE : Maintiendra-t-on ou abolira-t-on cette pratique d'accorder des gratifications ?

M. l'ORATEUR : Je ne saurais dire ce qu'on fera à l'avenir.

M. WHITE : Il s'agit aussi de savoir si le maître d'hôtel qui, autrefois, remplissait les fonctions de messager pendant les vacances parlementaires, continuera à les remplir, ou s'il sera complètement libre entre les sessions.

M. l'ORATEUR : C'était autrefois un messager régulier ; il a maintenant la surveillance du restaurant et des objets qui s'y trouvent.

M. WHITE : Mon honorable ami, je le crains, n'a pas saisi le sens de ma question. Je lui demande si son maître d'hôtel, qui était autrefois un messager régulier tenu de remplir cet emploi pendant les vacances parlementaires, continuera à remplir les mêmes fonctions dans l'intervalle des sessions, ou s'il sera complètement libre pendant ce laps de temps.

M. L'ORATEUR : Je crois qu'actuellement il n'est employé que durant la session, si ce n'est qu'il doit prendre soin, toute l'année durant, des choses qui lui sont confiées.

M. WHITE : Il a toujours été tenu de le faire.

M. FOSTER : Alors faut-il comprendre que ce que faisait, autrefois, un messager régulier pendant la session, messager qui avait ses propres fonctions à remplir pendant le reste de l'année, est fait, aujourd'hui, par un autre fonctionnaire, et que les choses en sont rendues au point que Monsieur l'Orateur a, aujourd'hui, son propre intendant qui arrive et qui part en même temps que lui et qui n'a pas d'autre devoir à accomplir pendant les vacances. Les explications de Monsieur l'Orateur ne m'ont pas permis de comprendre si c'est là la situation, ou si cet intendant reprend ses autres fonctions au départ de Monsieur l'Orateur à la prorogation des Chambres.

M. L'ORATEUR : Si je comprends bien, il doit être ici aux ordres du messager en chef toute l'année durant.

M. FOSTER : Autant que je puis comprendre, vous ne répondez pas à ma question. Vous déclarez seulement que ce fonctionnaire doit demeurer ici à la disposition du chef des messagers. Je demande quelles fonctions il remplit après le départ de M. l'Orateur. Je sais bien que ces dispositions n'ont pas été prises par M. l'Orateur actuel, mais par son prédécesseur, néanmoins on devrait nous répondre.

M. L'ORATEUR : Si je comprends bien, dans l'intervalle des sessions, il est responsable du mobilier et il doit en prendre soin. Ce sont les seuls devoirs qu'il ait à remplir.

M. WHITE : Très bien, mais il devait les remplir lorsqu'il était messager régulier. Il lui fallait prendre soin du mobilier du restaurant et de l'appartement de l'Orateur Il remplissait en même temps, d'autres fonctions en qualité de messager. Voici l'anomalie qui se présente : le budget pourvoit à la nomination de trois messagers de plus que l'an dernier, et la seule explication que M. l'Orateur nous donne, c'est que le greffier a demandé la nomination de ces trois messagers réguliers. J'ignore quelles sont les prérogatives du greffier dans ces matières, mais, lorsque j'occupais le poste que remplit aujourd'hui mon honorable ami, j'ai toujours cru qu'il fallait un rapport du sergent d'armes, le chef de ce personnel, et j'en ai toujours exigé un. Naturellement, je sais bien que le greffier est à la tête de tout le personnel ; pourtant, il me semble qu'on aurait agi plus régulièrement si le sergent-d'armes avait proposé la nomination de ces messagers réguliers. On ne s'est jamais aperçu jusqu'ici qu'il n'y avait pas assez de huit messagers pour remplir les fonctions qui leur sont assignées. On constate maintenant qu'il faut trois messagers de plus.

M. FOSTER : Le maître d'hôtel est-il du nombre ?

M. WHITE : Non ; on a nommé et appointé trois nouveaux messagers réguliers en outre du maître d'hôtel. Quant aux fonctions de ce dernier, au dire de M. l'Orateur, elles lui incombaient également autrefois, c'est-à-dire que pendant les vacances parlementaires, le maître d'hôtel devait avoir soin du mobilier du restaurant et de celui de l'appartement de l'Orateur.

Tous ces meubles étaient confiés à la garde du sergent d'armes, qui était comptable au Parlement de leur sûreté.

Le sergent d'armes était responsable du mobilier du restaurant et des appartements du président de la Chambre.

M. l'ORATEUR : J'apprends à l'instant même que le greffier et le sergent d'armes ont fait, de concert, cette proposition.

M. WHITE : Le sergent d'armes, dîtes-vous, a pris part à la promotion de ces trois messagers, au poste d'employés permanents?

M. l'ORATEUR : C'est le renseignement qu'on m'a donné. La commission d'économie

interne ayant été saisie de la question, a approuvé la proposition de ces employés pour ce poste et l'a transmise à qui de droit.

M. WHITE : Sans doute, la commission d'économie interne approuverait toute proposition que pourrait présenter M. l'Orateur à l'égard de cette question, puisque l'Orateur est censé mieux renseigné sur les besoins de la Chambre que tout autre membre de cette commission. Cependant, j'ai essayé de découvrir s'il y avait vraiment urgence de nommer ces trois messagers supplémentaires ; or, je dois en faire l'aveu, mes recherches ont abouti à l'insuccès. Avant d'aborder l'étude d'une autre question, je tiens à faire observer que, cette année, les deux gardiens de nuit ne semblent pas avoir reçu d'augmentation de salaire. Existe-t-il quelque raison valable s'opposant à ce qu'on les mette sur un pied d'égalité avec les cinq messagers mentionnés dans l'article précédent, qui touchent $750? Ces gardiens de nuit sont des employés fidèles et méritants, qui comptent nombre d'années de service ; leur tâche est onéreuse, et puisque le maximum du salaire est de $750, à coup sûr il conviendrait de tenir compte de leurs états de service, comme de ceux des autres messagers.

M. L'ORATEUR : On m'apprend que ces gardiens de nuit ont bénéficié de l'augmentation l'année précédente.

M. WHITE : Est-ce que tous les autres messagers n'ont pas reçu cette augmentation l'année précédente ? Ils ont tous bénéficié de la loi à cet égard.

M. L'ORATEUR. Leur salaire a été porté à $700, l'année précédente.

M. WHITE : Alors le texte de ces articles de crédit est inexact, puisqu'il y est déclaré qu'il a été porté aux prévisions budgétaires $700 pour chacun d'eux, l'année dernière, $1,400, c'est-à-dire $700 pour chacun des deux gardiens de nuit, et ainsi l'explication ne me semble guère convaincante.

M. L'ORATEUR : Leur salaire a été porté à $700 annuellement, par suite de l'augmentation reçue l'année dernière, et cette année ils ne bénéficient pas de l'augmentation.

M. WHITE : Est-ce qu'ils n'ont pas droit d'atteindre le maximum de $750, tout comme les autres messagers ?

M. L'ORATEUR : Ils n'ont jamais été censés figurer dans la même classe.

M. WHITE : Est-ce qu'ils n'ont pas été mis sur un pied d'égalité?

M. L'ORATEUR : Non.

M. WHITE : Nous avons toujours été d'avis qu'ils appartenaient à la même classe.

M. L'ORATEUR : Il vaudrait la peine d'étudier la question de savoir s'il ne conviendrait pas de la mettre sur un pied d'égalité.

M. WHITE : Oui, à mon avis, ils devraient toucher le même salaire que les autres messagers. Au sujet des charpentiers de la Chambre, est-ce que M. Sinclair est encore au service ?

M. L'ORATEUR.: Oui.

M. WHITE : Son salaire a, sans doute, été porté à $750.

M. L'ORATEUR : Oui, il touche actuellement $750.

M. WHITE : Le sergent-d'armes ou quelque autre personne autorisée a-t-il présenté un rapport sur l'urgence d'employer un deuxième charpentier de la Chambre.

M. L'ORATEUR : Il y a toujours eu un deuxième charpentier employé ici ; mais auparavant, il était à l'emploi du ministère des Travaux publics. Il s'agit donc simplement d'un transfert de ce ministère à la Chambre des communes, et il n'y a pas eu d'augmentation du personnel.

M. WHITE : Outre M. Sinclair, est-ce que cet ouvrier auxiliaire, venant du ministère des Travaux publics, était employé ici, régulièrement durant tout le cours de l'année.

M. L'ORATEUR : On m'informe qu'il touche un salaire quotidien. Voilà quinze ans qu'il remplit ce service.

M. WHITE : Il est rénuméré pour les journées de travail qu'il fournit ?

M. L'ORATEUR : Sa rémunération a virtuellement atteint ce montant même.

M. WHITE : Relativement à l'item suivant, 50 messagers pour la session, à $2.75 par jour, à quelle époque l'augmentation de la rémunération de ces messagers a-t-elle eu lieu ?

M. L'ORATEUR : A la demande de la Chambre dans son ensemble, m'informe-t-on, il y a eu, l'année dernière, une augmentation générale à laquelle ces messagers ont participé.

M. WHITE : Leur nombre s'est accru.

M. L'ORATEUR : En effet, le personnel de ces messagers auxiliaires accuse augmentation.

M. WHITE : Le budget à l'étude pourvoit aux salaires du même nombre de messagers que l'année dernière, et cependant ce crédit accuse une diminution de $678.50. Comment la chose s'explique-t-elle ?

M. L'ORATEUR : Le montant du crédit ouvert sur le dernier exercice était trop élevé ; cette année, le crédit demandé est basé sur la stricte dépense qui est censée devoir s'effectuer.

M. FOSTER : Le crédit est encore trop élevé, cette année. M. l'Orateur a-t-il l'intention d'augmenter le personnel des messagers de session ?

M. L'ORATEUR : Nullement.

M. FOSTER: Il est impossible, sans doute, de préciser la durée de la session. La demande de mon honorable collègue, au sujet de la nomination de trois nouveaux messagers, n'a pas reçu de réponse satisfaisante. La nomination de ces trois messagers élève considérablement le chiffre du personnel actuel. M. l'Orateur devrait nous donner des éclaircissements sur les motifs qui ont provoqué cette augumentation d'un tiers dans le personnel des messagers. Est ce donc le surcroît de besogne qui a nécessité cette mesure? Est-ce au sergent d'armes qu'incombe le devoir de proposer ces personnes pour le poste de messagers? Ancien fonctionnaire de la Chambre, il est renseigné sur la somme des travaux à exécuter ; il connaît les messagers et comment la besogne se fait.

Il semblerait donc que c'est à ce fonctionnaire qu'il appartient de formuler des propositions, quand il y a lieu d'augmenter le personnel. Il présenterait sa proposition à M. l'Orateur, et si celui-ci acquiesçait, alors elle serait transmise à la commission d'économie interne qui déciderait en dernier ressort. Cette commission devrait exiger du sergent-d'armes qu'il présente à l'Orateur un rapport formulant les raisons militant en faveur du projet d'augmentation. Est-ce que pareil rapport existe ?

M. L'ORATEUR : C'est à la demande même du sergent d'armes et sur sa proposition, m'informe-t-on, que cette augmentation de personnel est effectuée ; mais je ne saurais affirmer qu'il ait été dressé un rapport couché par écrit, dans ce sens. La commission d'économie interne, m'apprend-on, a basé sa décision sur cette proposition du sergent d'armes, proposition à laquelle l'Orateur a souscrit.

M. FOSTER : Il me fait peine d'entendre M. l'Orateur faire pareille assertion; c'est la corroboration des observations formulées, hier même, par un membre du cabinet. Le chemin de fer Intercolonial est chose de la plus haute importance pour le pays, et par conséquent, pour les représentants du peuple dans ce parlement. L'exploitation et l'administration de ce réseau sont réellement affaire d'intérêt public; or, voilà que, hier même, le ministre des Chemins de fer et des Canaux déclare qu'un jour, au cours d'un de ses voyages sur ce chemin de fer, quelqu'un lui ayant verbalement fait un rapport au sujet d'un employé, alors lui, ministre, à l'instar du schah de Perse ou du sultan de Turquie, s'empresse de décapiter cet employé, sans autre forme de procès. Qu'on le remarque bien, il ne s'agit ici que d'un rapport fait de vive voix, et non pas d'un rapport formulant des griefs ou des arguments qui auraient pu servir de base à pareille décision. La Chambre en conviendra, si l'on veut que notre besogne se fasse bien, il importe que ces fonctionnaires présentent leurs propositions couchées par écrit, sur ces points importants. Le sergent d'armes n'a point accès à la commission d'économie interne ; mais il a, affirme-t-on, proposé cette augmentation du personnel.

Si j'avais voix au chapitre, au sein de la commission en question, je demanderais communication de ce rapport par écrit. J'en suis convaincu, pareil rapport doit se trouver dans les archives de la commission, et je prierais M. l'Orateur d'en faire le dépôt sur le bureau de la Chambre.

M. L'ORATEUR : Je suis allé aux renseignements et il m'a été impossible de constater l'existence de pareille proposition consignée dans un rapport.

M. WHITE : En pareilles circonstances, je l'espère, l'Orateur ne fera ces nominations que lorsqu'il aura obtenu un rapport du sergent d'armes sur l'urgence de cet important relèvement du personnel régulier des messagers. Sous l'ancien régime, on n'a jamais formulé de plainte sur l'insuffisance du personnel des messagers; et j'incline à croire qu'il n'existe pas un tel surcroît de besogne, qu'il faille augmenter de près de moitié ce personnel.

M. L'ORATEUR : Je saisis parfaitement la valeur des observations de l'honorable député, et à l'avenir je m'efforcerai de mettre en pratique son conseil et d'obtenir les rapports voulus.

M. WHITE : Ces nominations sont-elles donc un fait accompli ?

M. L'ORATEUR : Oui.

M. OSLER : Ces employés touchent-ils $2.75 pour chaque jour ouvrier ou pour chaque jour de la semaine ?

M. L'ORATEUR : Ils reçoivent un salaire pour chaque jour de la semaine ; plusieurs d'entre eux sont de service, le dimanche.

M. FOSTER. M. l'Orateur pourrait-il préciser la date de ces nominations ?

M. L'ORATEUR : Je ne saurais donner ce renseignement, pour le moment.

M. FOSTER : A mon avis, l'importance de la question demande que l'article demeure en suspens, jusqu'à ce qu'on nous ait fourni ce renseignement. Il me paraît inexplicable qu'on ait pu faire ces nominations sans qu'il ait été ouvert, au préalable, de crédit dans ce but. Combien y a-t-il actuellement de messagers de la session, à l'œuvre ?

M. L'ORATEUR : Il y en a neuf attachés au personnel régulier.

M. FOSTER : Alors, les deux autres ne sont pas encore nommés?

M. L'ORATEUR : Ils le sont, mais non pas d'une façon régulière et permanente. Ils feront partie du personnel régulier, à dater du mois de juillet prochain.

M. FOSTER : Ils ne sont donc pas encore nommés?

M. L'ORATEUR : Pas encore, d'une façon permanente au moins.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que M. l'Orateur se renseigne au préalable, sur les aptitudes des individus mis en avant pour cette charge? L'année dernière, il se trouvait au service de la Chambre un jeune garçon, qui, à mes yeux, est un des meilleurs messagers qui aient jamais été attachés au personnel. Il serait peut-être bon de se demander s'il ne serait pas utile de se procurer les services de jeunes gens actifs et énergiques, qui s'acquitteraient de leur besogne avec zèle et ponctualité.

M. WHITE : Si deux de ces messagers ne sont pas encore attachés au personnel permanent, comment les paie-t-on ? Est-ce à même le crédit voté pour la session?

M. L'ORATEUR : Actuellement, nous puisons ces salaires dans le crédit ouvert pour la session.

M. FOSTER : Alors, affirmer que ces employés ne sont pas nommés, c'est donner une réponse tout à fait technique. Ils sont au service de la Chambre, et ils sont rétribués à même les deniers publics. A mon avis, il importe de se procurer le rapport du sergent d'armes. Au point de vue des affaires, c'est le seul mode de procéder en pareille matière. D'après toutes les traditions de la Chambre, le sergent d'armes est le fonctionnaire à qui incombe la responsabilité de proposer ces personnes pour ces postes, quand il devient urgent d'augmenter le personnel, propositions qui sont plus tard soumises à la commission d'économie interne. Je n'ai nullement la prétention de donner des conseils à M. l'Orateur; mais si j'étais président de cette Chambre, j'aurais l'œil à ce que ces nominations, qui rentrent dans le domaine de l'économie domestique de la Chambre, me fussent transmises sous forme de propositions émanant du fonctionnaire responsable; et j'exigerais qu'il consignât dans ce rapport, avant sa présentation à la Chambre, les raisons militant en faveur de l'urgence de pareille mesure. A mon sens, c'est ainsi que dans le monde des affaires on agirait en pareille occurrence.

M. HAGGART : L'année dernière, le président de la Chambre s'est fait ouvrir un crédit dans le but de payer les salaires d'un certain nombre de messagers de la session, et à venir jusqu'au premier juillet dernier, le personnel des messagers a été au complet. Comment paie-t-il les deux messagers en question, qui sont de surcroît, puisqu'il n'existe pas de crédit dans ce but ?

M. L'ORATEUR : Ces employés appartiennent au personnel régulier des messagers. Ils restent dans le groupe des cinquante qui sont rétribués à même le crédit ouvert l'année dernière.

M. HAGGART : L'année dernière, le président de la Chambre s'est fait ouvrir un crédit afférent à la rémunération d'un certain nombre de messagers. Vous avez ajouté à ce personnel deux messagers, que vous rétribuez à titre de messagers de la session, en attendant que la Chambre vous autorise à les adjoindre au personnel régulier, à dater du premier juillet prochain. A quelle source puise-t-on les deniers voulus pour rémunérer ces employés ?

M. L'ORATEUR : Ils figuraient déjà sur la liste des messagers de la session, et ce n'est qu'à dater du premier juillet prochain qu'ils feront partie du personnel régulier.

M. WHITE : Avez-vous réduit le personnel des messagers de la session, auquel vous avez emprunté ces deux employés, ou bien avez-vous conservé le personnel des cinquante messagers, outre ces deux employés?

M. L'ORATEUR: Le personnel est toujour de cinquante, parmi lesquels figurent les deux messagers en question.

M. WHITE: J'adjure de nouveau M. l'Orateur de ne pas ajouter ces messagers au personnel régulier. Il suffit qu'il ait déjà fait une nomination de ce genre. De quelle époque cette nomination au personnel régulier date-t-elle et quel est le nom du titulaire ?

M. L'ORATEUR : Une des nominations a eu lieu au mois d'août dernier. Le nom du titulaire est Lalonde.

M. HAGGART : Comment le payez-vous? Il ne rentre pas dans la catégorie de ceux dont le salaire a été prévu par le Parlement.

M. L'ORATEUR : Nous le rémunérons à même le crédit ouvert pour le personnel régulier des messagers. Si ce fonds est insuffisant, il nous faudra bien demander un crédit supplémentaire.

M. WHITE: Que dit M. l'Orateur au sujet de ces deux messagers qui n'ont pas encore été adjoints au personnel régulier ? S'il veut bien m'en croire, avant de faire ces nominations, qu'il obtienne du sergent d'armes un rapport par écrit sur l'urgence de ces nominations. M. l'Orateur se propose-t-il d'adopter cette ligne de conduite, et s'il ne réussit pas à obtenir du sergent d'armes un rapport concluant à l'urgence d'adjoindre ces messagers auxiliaires au personnel régulier, s'engage-t-il à ne pas faire ces nominations ?

M. L'ORATEUR : La proposition me semble fort légitime, et je puis assurer la Chambre que je suivrai cette règle de conduite.

M. BERGERON : Je remarque dans le rapport de l'auditeur général, O-20, un certain nombre d'articles dont la physionomie nous est bien familière ; comme, par exemple, livres et cartes, 35 exemplaires du " Ca-

nadian Parliamentary Guide", $70 ; "Canadian Politics", $5.40 ; "Canadian Annual", $3.80 ; le Nouveau Larousse, $43 ; le recueil des nomintions au Parlement et dans la magistrature, $60, et le reste. Qui contrôle ces achats et qui est chargé de veiller à ce que ces objets restent dans la possession de l'Etat? En outre, tous les ans, il se fait d'importants achats de meubles. Il est étonnant de voir la quantité de meubles qui s'achète tous les ans, et on se demande avec stupeur ce qu'il advient de tous ces articles. Je vois figurer au rapport des achats de tables, de pupitres et toutes sortes d'articles, chez Bryson, Graham et Cie, pour un montant de $999.13. Chez J. O. Leblanc, on a acheté des canapés et des chaises pour une somme de $421.50. De la Compagnie Harris, Campbell et Boyden, marchands de meubles, on a acheté des pupitres, des bureaux et des chaises pour un montant de $157.75. Inutile de faire perdre au comité un temps précieux en lui donnant lecture de tous ces achats, bien que je me rappelle parfaitement que, par le passé, on fût coutumier de la chose. Sans doute, il a fallu meubler de nouvelles chambres dans les édifices ; mais je ne m'explique pas qu'il faille acheter tant de meubles chaque année. Où vont tous ces meubles ? Lorsque le Parlement est prorogé et que l'Orateur s'en retourne chez lui, quel est le fonctionnaire qui est chargé de veiller à ce qu'aucun de ces meubles ne soit enlevé du Parlement ?

M. L'ORATEUR: Le greffier de la Chambre est responsable des achats de livres. Il a lui-même une bibliothèque qui est la propriété du Parlement ; il en est de même des traducteurs, et de temps à autre il est nécessaire de faire l'achat de livres dont ils ont besoin. Quant aux meubles, on n'en achète que sur la proposition du sergent d'armes, qui est tenu de viser tous les comptes. Les meubles sont alors placés sous ses soins. En ce qui regarde les pupitres, voilà quelques jours seulement que je suis président, et dans ce court espace de temps j'ai reçu de la part des députés des deux partis nombre de réquisitions pour pupitres. Il est très probable que mes prédécesseurs ont été dans la même position que moi. Bien entendu, comme il arrive dans les maisons de simples particuliers, les meubles s'usent et demandent à être remplacés de temps à autre. Je vais m'efforcer de ne pas perdre cette affaire de vue et de tenir la main à ce qu'il ne s'achète pas de meubles inutilement.

M. SAM. HUGHES : Avez-vous, M. l'Orateur, soumis aux députés un plan indiquant la nouvelle distribution des pièces?

M. L'ORATEUR : Je n'ai soumis aucun plan définitif, mais je suis à étudier la question de savoir s'il serait possible de faire une nouvelle distribution qui soit de nature à satisfaire certains députés. C'est là, à mon avis, une question très difficile à régler.

M. BERGERON.

M. BERGERON : N'y a-t-il pas un piano appartenant à la Chambre, dans les appartements de l'Orateur ? Je vois qu'on nous fait payer le loyer d'un piano.

M. L'ORATEUR : Le piano en question a toujours été loué, et on se demande s'il ne vaudrait pas mieux en acheter un.

M. MACPHERSON : Les députés de la Colombie-Anglaise seraient très désireux, j'en suis sûr, M. l'Orateur, qu'il fût en votre pouvoir d'agrandir les salles. Nous de la Colombie-Anglaise sommes dans la position misérable de n'avoir pas d'appartement attitré sous ce toit. A cet égard nous sommes beaucoup moins favorisés que les représentants de quelques-unes des anciennes provinces, à la disposition de qui on semble avoir mis toutes les bonnes choses de cette vie. Je me réjouirais grandement si l'honorable président de cette Chambre trouvait quelque moyen de secourir les orphelins de la Colombie-Anglaise et de leur trouver un domicile convenable quelque part.

M. GANONG : M. l'Orateur aurait-il l'obligeance de me dire s'il y a ou non une chambre de réunion exprès pour les députés du Nouveau-Brunswick.

M. L'ORATEUR: Non, je crains que pour le moment ils ne soient orphelins au même degré que les députés de la Colombie-Anglaise.

M. GANONG : La députation du Nouveau-Brunswick n'a donc pas de salle de réunion ?

M. L'ORATEUR : Je crois que la seule chambre dont ils puissent se servir est celle assignée au comité de l'agriculture, dans laquelle il y a eu jusqu'ici des pupitres à l'usage des députés des Provinces maritimes.

M. GANONG : On trouve, donnant sur un des passages supérieurs, une chambre sur la porte de laquelle est l'inscription suivante "Députés du Nouveau-Brunswick." D'après ce que j'ai pu savoir, cela signifie députés libéraux du Nouveau-Brunswick. Je vous proposerais, M. l'Orateur, de faire inscrire le mot "Grits" avant le mot Nouveau-Brunswick. Il se trouve bien une chambre là pour le Nouveau-Brunswick ; mais si un tory s'y aventure, il court risque de se faire mettre à la porte.

M. W. F. MACLEAN : Je dirai, sur la foi d'un ancien président de cette Chambre, que tout député a le droit de pénétrer dans n'importe quelle pièce du Parlement. Je me rappelle une circonstance dans laquelle ce président déclara que si aucun député manifestait le désir de pénétrer dans une chambre qu'on aurait fermé à clef, il enverrait son propre serrurier pour lui donner accès.

M. SAM. HUGHES : Maintenant que cette question est sur le tapis, le principe devrait être posé très nettement que s'il doit y avoir des chambres pour quelques-

uns, il y en aura pour tous. La répartition des pièces devrait se faire d'après un système quelconque et avec justice. Je compte que M. l'Orateur verra à ce que le chef de l'opposition conservatrice en cette Chambre ait une salle de plus attenante à la sienne pour l'usage de son secrétaire.

M. LOGAN : Cette discussion doit nous convaincre qu'il est à peu près temps que la Chambre prenne des mesures sérieuses. Il existe, la chose ne fait pas de doute, de justes sujets de plainte pour certains députés de l'un ou de l'autre parti. Plusieurs d'entre nous ont une lourde correspondance sur les bras, et la plupart doivent s'en décharger à leur pupitre, en cette Chambre, ou ailleurs, aucun local spécial ne leur étant réservé. Nous devrions trouver quelque moyen de loger la députation. Il paraîtrait qu'aux Etats-Unis tout membre du congrès reçoit une allocation pour son secrétaire ainsi qu'une chambre pour travailler. On m'informe que sous l'ancien Gouvernement, les membres de l'opposition libérale étaient contraints de faire leur travail dans les corridors de la Chambre. Un coup d'œil jeté sur la liste des chambres affichées ici m'apprend que nos amis de l'opposition n'ont aucune raison sérieuse de jalouser les députés de la droite. S'ils veulent se plaindre, je les prierai de se reporter à la répartition des chambres faite il y a dix ans ; ils verront combien réduit était le local réservé alors aux membres de la gauche. J'observe qu'actuellement nos amis de l'opposition ont les chambres suivantes, outre celles réservées à leur chef et à leurs whips :—Chambre n° 6, salle de réunion des conservateurs ; n° 34, députés conservateurs, n° 36, députés conservateurs d'Ontario, n° 37, anciens ministres conservateurs; n° 56, députés conservateurs d'Ontario, n° 72, MM. White et Foster ; voilà six chambres en tout. Quant aux libéraux, outre les chambres occupées par quelques-uns des ministres, y compris le premier ministre et la ministre des Finances, les chambres suivantes leur sont réservées :—chambre n° 16, salle de réunion des libéraux ; n° 48, députés des territoires du Nord-Ouest ; n° 58, députés libéraux d'Ontario ; n° 49 président du comité des impressions et députés d'Ontario ; n° 67, députés libéraux du Nouveau-Brunswick ; n° 68 députés libéraux de la Nouvelle-Ecosse ; n° 69, président du comité des Débats et quelques députés libéraux ; n° 71, députés libéraux de la province de Québec—8 chambres en tout. De sorte que l'opposition, qui comprend 76 députés, a 6 chambres à sa disposition, tandis que le parti du Gouvernement qui compte 138 députés, c'est-à-dire presque deux fois autant, ne s'est réservé que 8 chambres. Ce simple rapprochement fait voir, à mon avis, que mes honorables amis n'ont guère sujet de se plaindre. Mais toute comparaison mise de côté, la députation peut à bon droit se plaindre de manquer de logement. Il est probable que nombre de députés reçoivent en moyenne de 25 à 35 lettres par jour. Où pouvons-nous nous mettre pour répondre à ces lettres ? Si nous nous servons d'un sténographe, où le travail sera-t-il exécuté ? Vous n'avez qu'à passer dans les corridors pour voir des députés occupés là à dicter leur correspondance. Rendez-vous à la salle du comité des chemins de fer, et vous trouverez des sténographes ici et là écrivant sous la dictée de députés. Ce n'est pas là un état de choses compatible avec la dignité de la Chambre ou favorable à l'expédition de la besogne que nous avons à faire. Nous ne sommes pas ici pour nous amuser ; chacun de nous a sa responsabilité et un travail sérieux à exécuter. Les députés de la droite ont à régler nombre de questions de patronage qui se soulèvent dans leur comté et qui entraînent beaucoup de correspondance. Or, nous n'avons pas de local pour faire cette correspondance. Cette discussion n'aura pas été sans utilité si elle pénètre le Gouvernement et la Chambre de la nécessité de fournir à brève échéance plus de logement pour la députation.

M. GANONG : Peut-être M. l'Orateur voudra-t-il installer quelques pupitres pour les conservateurs dans cette salle dont il a parlé. S'il le fait, je m'efforcerai de m'y assurer une place.

M. LEFURGEY : La pièce à laquelle M. l'Orateur a fait allusion comme utilisable par les députés conservateurs des Provinces maritimes, est parfois employée pour les réunions du comité de l'Agriculture.

D'autre part, si on doit l'encombrer d'un nombre beaucoup plus grand de pupitres, il ne sera pas plus possible de travailler là qu'à nos pupitres en cette Chambre. Il serait dans l'intérêt de la Chambre et du pays de fournir plus de logement, car les députés se trouveraient alors mieux à même de se renseigner et d'étudier, de s'outiller en vue de la discussion des questions publiques. Il faudrait, au moins, qu'il y eût des Chambres pour les députés des deux partis dans chaque province. On a signalé particulièrement le cas du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse, et d'autres provinces. Je dirai un mot en faveur des députés de l'Ile du Prince-Edouard. Les affaires augmentent d'année en année, et comme le disait l'honorable député de Cumberland (M. Logan), les députés reçoivent en moyenne de vingt-cinq à trente lettres par jour, et il leur est impossible de faire leur travail, si on ne leur fournit pas plus de logement. Abstraction faite de la question des droits respectifs des libéraux et des conservateurs, le Gouvernement ferait bien de se préoccuper de trouver des chambres pour la députation.

M. SAM. HUGHES : Il est une autre question que je désire signaler à l'attention de monsieur l'Orateur et de la députation. On m'informe qu'actuellement toutes les lumières sont allumées, et virtuellement nous n'avons ici qu'un demi-jour. Il y a quel-

ques années, l'éclairage était excellent ; je ne sais trop pour quelle raison on a changé de système, et depuis il a été très insuffisant. Je proposerais respectueusement que le pouvoir éclairant fût au moins doublé en cette Chambre. Il en est quelques-uns d'entre nous qui se ressentent déjà des atteintes de l'âge et qui auraient un besoin indispensable d'une meilleure lumière. Je crois que les anciens appareils sont encore en place; pourquoi ne pas se servir des deux systèmes à la fois ?

M. TAYLOR : Comme cette session augure une nouvelle législature et que l'Orateur est nouvellement élu, je me permettrai de soumettre de nouveau la proposition que je fis lorsque le parti conservateur était au pouvoir, et qui aurait été mise à effet, je pense, si les conservateurs étaient restés chargés de la direction des affaires une session de plus. Elle avait pour but d'assurer aux députés des deux partis les locaux plus amples auxquels ils ont droit. La proposition que je fis alors et que je réitère maintenant, était de trouver des logements en dehors de la Chambre des communes pour l'Orateur, le sergent d'armes et le messager en chef. Je suis d'avis que le bâtiment de la Chambre des communes devrait être réservé entièrement pour l'usage des membres. Il ne serait pas plus difficile, suivant moi, pour l'Orateur, le sergent d'armes et le messager en chef de se rendre à leurs demeures, le soir, que ce n'est difficile pour le premier ministre, ou pour les autres ministres et les députés de le faire. Nous sommes tous dans la nécessité de retourner à la maison. Je ne vois pas qu'il soit de rigueur qu'aucun de ces messieurs soit logé ici. Les employés du restaurant sont aussi logés dans cet édifice et les chambres qu'ils occupent sont autant d'espace enlevé aux députés. Il n'est que juste que ces messieurs aient un local, des chambres ici ; mais il n'est nullement nécessaire que la plus grande partie de l'édifice soit occupée par monsieur l'Orateur, monsieur le vice-président, monsieur le sergent d'armes et le messager en chef. Ces messieurs devraient être pourvus de logements convenables au dehors. Je sais que l'Orateur actuel, comme son prédécesseur, préférerait occuper un logis convenable au dehors. De cette manière on obtiendrait assez de logement pour que chaque député, ou chaque groupe de députés, pût avoir sa chambre où il ferait sa correspondance, au lieu de n'avoir (c'est le cas de la plupart aujourd'hui) que son pupitre. Je propose donc à monsieur l'Orateur et au premier ministre qu'il soit pris, sur-le-champ, des mesures pour loger au dehors toutes les familles vivant actuellement sous le toit de la Chambre des communes et répartir les chambres ainsi obtenues proportionnellement entre les membres de la droite et de la gauche.

M. MILLER : Dans la circonscription que je représente, on a l'habitude de ne pas perdre de vue les droits des dames. J'ai remarqué qu'il n'y a pas dans cet édifice de salle d'attente générale pour la commodité des dames. Il devrait y avoir, me semble-t-il, une salle de ce genre pour les dames qui viennent ici de loin, quel que soit leur parti politique, salle qui devrait être pourvue de toutes les améliorations qu'on pourrait s'attendre d'y trouver.

M. L'ORATEUR : Je dirai au galant député qui vient de parler (M. Miller) que cette année, pour le première fois, il a été installé en haut un vestiaire bien aménagé à l'usage des dames, et il s'y trouve des domestiques chargés de s'occuper d'elles. C'est un bon commencement. Toute la question a été discutée à fond, et la Chambre peut être assurée que je ne négligerai pas de la signaler à l'attention du Gouvernement et peut-être la souleverai-je de nouveau plus tard.

M. WHITE : Avant que nous passions à un autre sujet, j'aimerais à dire un mot de plus au sujet des commis de session. Je vois par le rapport de l'auditeur général que les commis de session généraux reçoivent $4 par jour, tandis que M. P. A. Stewart et M. Taché ne reçoivent que $600 pour toute la session. Les appointements de ces messieurs ont-ils été augmentés depuis la publication du rapport en question? Voilà nombre d'années que leurs appointements sont fixés à ce chiffre, et ils recevaient cette même somme à l'époque où les commis de session ne recevaient que $3 par jour. J'aimerais à savoir si les appointements de ces messieurs ont été augmentés ; car nous avons ici cette curieuse anomalie de deux commis de session en chef ne retirant que $600 chacun, tandis que leurs subalternes retiraient une plus forte somme durant la session de 1904. Cet état de choses ne devrait pas être maintenu. Ces commis de session en chef devraient, au moins, retirer une plus forte somme que les commis de session ordinaires.

M. L'ORATEUR : Il n'y a pas eu d'augmentation permanente des appointements depuis les deux dernières sessions. Les sessions de 1903 et de 1904 ont été très longues, et une allocation supplémentaire de $300 fut accordée à chacun d'eux en conséquence.

M. WHITE : Ne serait-il pas préférable qu'une augmentation permanente fut faite aux appointements de ces messieurs, au lieu de les laisser à la discrétion de l'Orateur ? Tous deux sont de bons employés ; du moins ils l'étaient naguère. M. Stewart, j'imagine, doit être assez âgé ; mais tous deux font très bien leur devoir. Or, c'est une anomalie de constater, dans le rapport de l'auditeur général, qu'ils reçoivent une moindre somme que leurs subordonnés. Il me semble que ces deux fonctionnaires au lieu d'être obligés de compter sur la bienveillance de Monsieur l'Orateur ou de la commission d'éco-

nomie interne pour recevoir une gratification, devraient recevoir une augmentation permanente de leurs appointements.

M. L'ORATEUR : La proposition mérite qu'on l'examine, et elle sera étudiée.

M. FOSTER : Quant aux livres, si j'ai bien compris, Monsieur l'Orateur, ils ont été achetés à la demande du greffier pour sa propre collection officielle ?

M. L'ORATEUR: Oui, et pour la bibliothèque des traducteurs. Quelques-uns ont été transférés à la bibliothèque.

M. FOSTER : J'observe qu'il se trouve nombre d'exemplaires de certains ouvrages, comme, par exemple, le "Canadian Annual Review", un excellent livre et dont, j'imagine, on fait bon usage. Il y a douze exemplaires de cet ouvrage.

M. L'ORATEUR: Ils sont distribués parmi les principaux employés de la Chambre, comme leur étant d'utilité dans leur travail.

M. BERGERON : Je partage l'avis de l'honorable député de Cumberland (M. Logan), si ce n'est que, suivant moi, nous n'avons pas autant de logement qu'il prétend. Il n'y en a que fort peu d'entre nous qui aient une chambre de travail. Nous sommes onzes députés oppositionnistes de la province de Québec, et aucun n'a une chambre à lui. Les membres de l'opposition ont la chambre nº 6, et ses anciens occupants savent à quel point cette salle est insuffisante pour soixante et quinze membres. Je suis d'avis que cette pratique de grouper les députés de cette manière est plus nuisible qu'utile. Pourquoi ne les groupe-t-on pas indépendamment de leurs attaches de parti? Au lieu d'assigner une chambre aux députés libéraux et une autre aux conservateurs, pourquoi ne pas grouper tous les députés du Nouveau-Brunswick, par exemple, dans une salle, et les députés de la province de Québec dans une autre, et ainsi de suite ? Il n'y a pas de raison pour que les députés de l'un et l'autre parti ne soient pas dans les meilleurs termes et en rapports fréquents lorsqu'il s'agit simplement d'expédier leur courrier particulier Je crains que la session ne soit prolongée, si nous n'obenons pas une chambre. Il nous faut rester ici.

Je suis très heureux de pouvoir déclarer publiquement ce qui en est, afin que nos correspondants puissent savoir comment il se fait qu'il leur arrive parfois de ne pas recevoir de réponse. Je ne puis écrire mes lettres ici. Je puis aller au nº 6, mais je n'y puis faire aucun travail, vu le grand nombre de collègues qui causent entre eux dans la salle. Je ne puis rester ici durant cinq minutes avant que quelques messieurs arrivent et engagent la conversation, de sorte qu'il m'est impossible de faire aucun travail ici. Nous devrions avoir un endroit où nous puissions travailler. Je le demande au très honorable premier ministre, comment un député peut-il préparer un travail sérieux dans un endroit comme celui-ci ? Cela est impossible. Il en résulte que, si notre travail n'est pas bien préparé, il se peut que nous retardions les travaux de la Chambre, car nos discours peuvent être plus longs qu'ils ne le seraient si nous eussions eu l'occasion de les mieux préparer.

Douane—Appointements et dépenses casuelles aux divers postes des différentes provinces et dans les territoires du Nord-Ouest, y compris la rétribution pour le travail supplémentaire des employés, nonobstant tout ce qui est contenu dans l'Acte concernant le service civil, $1,214,865.

M. BERGERON : Un incident a été soulevé il y a quelque temps à Montréal au sujet de la nomination d'un sous-percepteur. Je n'ai pas entendu dire si l'affaire a été réglée ou non.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Non ; on n'a pas encore nommé un sous-percepteur.

M. BERGERON : Y a-t-il eu une demande ou une proposition à cet effet ?

M. PATERSON : La chose a été proposée, mais je ne considère pas cela comme une demande. Il n'y a pas de sous-percepteur depuis la mort de M. O'Hara. Le ministère n'a pas cru que cela était nécessaire. Nous n'avons pas de sous-percepteur ailleurs.

M. BERGERON : Mon honorable ami a-t-il reçu une requête de la part du commerce de Montréal exposant que le percepteur, M. White, n'a pas le temps de répondre à toutes les questions qui lui sont posées à la douane, vu que le commerce de ce port est très considérable ? Le commerce de Montréal a présenté une requête à cet effet. On m'informe que le percepteur actuel a appuyé cette requête, et qu'elle contenait une déclaration allant à dire que l'intérêt du commerce de ce poste exige la nomination d'un sous-percepteur.

M. PATERSON : Peut-être qu'il y a eu une requête. Dans ce cas, elle doit être arrivée tout récemment. Il me semble que j'ai vu quelque chose à ce sujet parmi les documents, mais aucune mesure n'a été prise.

M. BERGERON : Il n'y a pas eu de décision ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudra-t-il examiner cet item par provinces et nous dire quelles ont été les augmentations dans chacune d'elles ?

M. PATERSON : Les crédits n'ont pas été préparés de cette manière.

M. FOSTER : Dans quel état l'honorable ministre soumet-il son budget ? Tout ce que nous avons ici est en chiffres ronds. Nous n'avons qu'une ligne ou deux avec un million et quart au bout. Quel est le mode d'explication employé ici ?

M. PATERSON : Il consiste en grande partie à comparer une année à l'autre. La seule augmentation demandée pour cette année est pour appointements et dépenses casuelles aux divers postes de douane. Nous demandons $20,000 de plus.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il qu'on discute ses crédits poste par poste ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : Comment alors ?

M. PATERSON : D'une façon générale. Si l'honorable député désire savoir ce qui a été dépensé l'an dernier dans les diverses provinces, en fait d'augmentation, je puis lui fournir cela, et il est à présumer qu'il faudra faire quelque chose dans le même sens durant l'année prochaine, soit en faisant de nouvelles nominations qui ont été jugées nécessaires, soit pour pourvoir aux augmentations qui ont été accordées dans le département.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il dire qu'il ne peut soumettre ces allocations poste par poste ? Cela semble être la seule manière qui puisse permettre de les examiner convenablement. Quelle province le ministre veut-il examiner d'abord ? Vu qu'Ontario occupe une position éminente aux yeux du monde entier, l'honorable ministre pourrait examiner d'abord les crédits concernant l'Ontario.

M. PATERSON : L'an dernier nous avons demandé un crédit supplémentaire de $35,000.

M. FOSTER : Pour Ontario ?

M. PATERSON : Non, pour tout le Dominion. Sur ce chiffre, $22,000 en chiffres ronds ont été absorbés par les augmentations. J'ai une liste indiquant la manière dont cette somme a été distribuée, si l'honorable député veut en prendre connaissance. Veut-il avoir tous les noms ou seulement les crédits en bloc ?

M. FOSTER : Je suppose qu'il nous faudra discuter ces crédits de cette manière.

M. PATERSON : De cette manière, à moins que l'honorable député préfère les examiner successivement en bloc.

M. FOSTER : Eh bien, si nous les examinons en bloc, cela sera beaucoup plus commode pour l'honorable ministre, mais je crains que nous n'ayons que peu de renseignements.

M. PATERSON : Si je lisais les noms, est-ce que l'honorable député reconnaîtrait les employés, ou est-ce que cela lui serait de quelque utilité ?

M. FOSTER : J'ai ici les villes, les postes, les employés et tout ce qui concerne chaque poste. Le seul moyen de les examiner par ordre est de les prendre tels qu'ils apparaissesnt dans le rapport de l'auditeur général.

M. PATERSON : Je vais tout simplement donner les totalités à l'honorable député, puis, si cela peut lui être utile, je lui donnerai les noms des employés aux divers postes de douane. Dans la province d'Ontario nous avons augmenté les appointements de 72 fonctionnaires.

M. FOSTER : L'année dernière ?

M. PATERSON : Sur le montant voté l'an dernier l'augmentation était de $5,000. Dans la province de Québec, nous avons augmenté les appointements de 77 employés, l'augmentation totale étant de $5,076. Dans le Nouveau-Brunswick sept employés ont reçu leur augmentation formant en tout $500. Dans la Nouvelle-Ecosse 37 employés ont reçu leur augmentation.

M. FOSTER : Le Nouveau-Brunswick, sept, et la Nouvelle-Ecosse, trente-sept ; et cependant, il y a encore des gens qui se demandent pourquoi la Nouvelle-Ecosse a été si unanime.

M. PATERSON : Le Nouveau-Brunswick a été presque unanime, lui aussi.

M. FOSTER : Oh ! non.

M. PATERSON : Les 37 représentent $3,210 ; au Manitoba, il y a eu vingt-deux augmentations s'élevant en tout à $3,050, et dans la Colombie-Anglaise, 49 augmentations s'élevant à $5,180. Dans l'Ile du Prince-Edouard nous avons eu huit augmentations s'élevant à $450 ; dans les Territoires du Nord-Ouest, nous avons six augmentations, s'élevant à $600. C'est-à-dire que l'an dernier nous avons pu augmenter les appointements de 278 employés en tout, au coût de $22,136. Nous demandons un supplément de $20,000 cette année

M. FOSTER : Vous avez, de l'année dernière, un crédit non dépensé de $11,000.

M. PATERSON : Oui, cette somme n'a pas été dépensée. Cette année, nous ne demandons que $22,000, et nous paierons nos augmentations à même cette somme, bien que, naturellement, je puisse être obligé de demander un crédit supplémentaire, vu qu'il nous sera plus facile d'en juger à la fin de la session.

M. FOSTER : Sur quelle base ces augmentations sont-elles faites ? Il y a des augmentations régulières et des augmentations spéciales.

M. PATERSON : Dans le service extérieur il n'y a pas l'augmentation régulière.

M. FOSTER : Mais il y a la coutume.

M. PATERSON : La coutume est de tenir compte de la capacité et du travail fait. L'an dernier, nous avons accordé des augmentations surtout aux hommes qui recevaient de modiques salaires de $500 et $600. Nous n'avons pu en faire autant pour les employés des classes plus élevées, dont

quelques-uns, naturellement, méritaient une augmentation, et dans certains cas ces augmentations ont été accordées.

M. FOSTER : Comment le ministre se procure-t-il ses renseignements au sujet des employés auxquels des augmentations doivent être données ? Sur le rapport de quels employés ?

M. PATERSON : Des percepteurs et des inspecteurs. Naturellement, nous pouvons juger par nous-mêmes lorsque le salaire n'est que de $500 ou $600, et lorsque le commisstaire m'a souvent dit de vive voix qu'à son avis nul employé ne devrait recevoir moins de $600. On nous a représenté que le coût de la vie a augmenté récemment et la plupart de nos employés reçoivent maintenant $600.

M. FOSTER : Je ne suppose pas que le ministre, à Ottawa par exemple, prenne sa liste des employés et qu'après avoir constaté qu'un homme n'a reçu que $450 l'an dernier il dise à son secrétaire : " portez le salaire de cet homme à $500,' parce qu'alors il pourrait augmenter un homme tout à fait incapable. Même lorsqu'un homme reçoit un salaire modique, s'il est incapable il ne mérite guère une augmentation. Il doit y avoir un système en vertu duquel des renseignements sont fournis au chef du ministère ici, et d'après lequel le ministre rend sa décision au sujet de l'augmentation. Il faut que le ministre puisse être assuré que des augmentations ne sont pas accordées à des employés qui n'en méritent pas. Naturellement, en ce qui concerne la division de la statistique, le ministre reçoit ici ses renseignements. Il sait quand l'employé a été nommé et combien d'années il a passées au service. Comment le ministre reçoit-il ses renseignements en ce qui concerne les employés du service extérieur ?

M. PATERSON : Nous consultons les percepteurs et les inspecteurs à ce sujet. Je puis dire à l'honorable député que les employés eux-mêmes s'adressent à nous et que nous faisons une enquête à leur sujet, afin de constater, par l'entremise de nos inspecteurs, la valeur de leurs services, et après avoir recueilli des renseignements, nous décidons si nous devons ou non accorder l'augmentation.

M. FOSTER : Sont-ce là tous les renseignements que mon honorable ami peut fournir ? Est-ce là le seul système ?

M. PATERSON : C'est le seul système.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne reçoit jamais ni lettres ni représentations ?

M. PATERSON : Oh ! oui.

M. FOSTER : Cela compte ?

M. PATERSON : Oui ; mais nous ne pouvons compter là-dessus ; il nous faut des renseignements officiels.

M. FOSTER : Prenons Halifax, comme exemple. Est-ce que le ministère reçoit un rapport sur l'état général et l'efficacité du travail au port de Halifax, à la douane par exemple ? Est-ce que ces choses sont rapportées à Ottawa où le montant des salaires est définitivement fixé ?

M. PATERSON : Oui ; il y a un système de ce genre.

M. FOSTER : De tous les postes de douane ?

M. PATERSON : Nous avons à la Nouvelle-Ecosse M. Bremner et M. McDonnell. M. Hill a été avec nous durant trente-cinq ou quarante ans, mais il est disparu, et M. McDonnell a été nommé à sa place. Nous avons aussi M. Bremner depuis de longues années. Ils visitent tous les postes et nous attendons d'eux un rapport sur chaque poste dans le Dominion, au moins une fois par année. Je crois que nous en recevons plus récemment en certains cas. Nous avons maintenant dans Ontario un inspecteur en chef et trois employés.

M. CLEMENTS : Je demanderai au ministre des Douanes quels appointements reçoit le percepteur des douanes à Coatsworth, dans mon propre comté de Kent, et quelles ont été les recettes de ce poste durant le dernier exercice financier.

M. PATERSON : Quel est le nom du poste ?

M. CLEMENTS : Je l'ignore. C'est à quelques milles de Romney.

M. PATERSON : Le percepteur est M. Thomas Robertson et il reçoit $400.

M. CLEMENTS : Quelles sont les recettes de ce bureau ?

M. PATERSON : $19.32.

M. CLEMENTS : Tout en étant convaincu de la nécessité d'un poste dans ce district, je crois qu'il est placé au mauvais endroit. Je crois que l'endroit convenable est la ville de Wheatley, à environ cinq milles de là. Je demanderai à l'honorable ministre d'examiner ma proposition.

M. PATERSON : Je serai très heureux de m'en informer. Si j'en juge par le faible montant des recettes, ce doit être surtout un poste de garde-côtes. L'honorable député prétend-il que Wheatley serait un meilleur endroit pour la répression de la contrebande que le poste actuel ?

M. CLEMENTS : Oui.

M. CLARE : Quelle a été l'augmentation d'appointements à la douane de Galt ?

M. PATERSON : Les appointements de M. Denis, douanier garde-côtes, ont été portés de $600 à $650. Le percepteur a demandé une augmentation, mais elle n'a pas été accordée l'an dernier. Elle est à l'étude.

M. WM. WRIGHT : Je représente un grand district, le district de Muskoka, dans lequel il n'y a pas le moindre poste de douane, et nous éprouvons beaucoup de difficulté à y introduire des marchandises. Je suis certain que les recettes de ce district sont beaucoup plus considérables que celles de plusieurs autres districts pourvus de postes de douane.

M. PATERSON : Nous avons reçu de la Muskoka d instantes représentations à ce sujet, entre autres de Bracebridge, ville populeuse et prospère. Durant les mois d'été, lorsqu'il y a beaucoup de trafic, nous avons un bureau à Gravenhurst. Nous avons reçu de trente ou quarante endroits des requêtes nous priant d'y établir des postes ; mais il est difficile de les satisfaire tous. L'ouverture d'un nouveau poste entraîne un surcroît de dépenses. Puis, quel que soit notre désir de rendre service au commerce autant que possible, dans beaucoup de ces endroits, nous ne pouvons compter sur des décisions aussi judicieuses, quant à l'exactitude des factures, que les décisions rendues à des endroits plus populeux, où nous pouvons payer de plus forts appointements et avoir des hommes spécialement préposés à ce travail. Aux Etats-Unis il n'y a que très peu de postes très considérables. Je crois que de fait, pour leurs 80,000,000 de population, nos voisins n'ont pas autant de postes que nous n'en avons au Canada—non pas relativement, mais absolument. Mais le peuple canadien a été accoutumé à avoir un service plus commode. Je comprends très bien ce que dit l'honorable député quant aux titres incontestables du district qu'il représente ; mais le ministère est convaincu que moins nous aurons de postes, tout en tenant compte des besoins du public, plus il y aura d'uniformité dans l'évaluation des marchandises.

M. WM. WRIGHT : Avez-vous un système quelconque relativement à l'ouverture de nouveaux bureaux, en tenant compte de l'étendue ou de la population d'une région ?

M. PATERSON : Lorsque nous recevons des requêtes de ce genre, l'un des inspecteurs fait une enquête personnelle, puis le ministère reçoit une déclaration de la part du bureau où il est probable que les entrées étaient faites. Par exemple, nous recevrions du percepteur à Orillia un relevé des marchandises entrées pour la consommation dans la ville de Bracebridge, et de cette manière nous arriverions à connaître le montant des recettes que l'on pourrait attendre.

M. BARKER : L'honorable ministre se propose-t-il d'augmenter le personnel du bureau de Hamilton ?

M. PATERSON : Je ne crois pas qu'il y ait un besoin urgent d'augmenter ce personnel. Je crois qu'ils est suffisamment nombreux.

M. BARKER : Je le crois aussi ; mais il y aura beaucoup de déceptions si certaines nominations ne sont pas faites.

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce qu'il y aura déception chez les députés élus ?

M. BARKER : Non; mais chez de chauds partisans du très honorable ministre qui s'attendent à être casés.

M. FOSTER : Aux Etats-Unis, où le nombre des postes est relativement limité eu égard à la population, comment surmonte-t-on ce qui paraît être pour nous de graves difficultés ?

M. PATERSON : Je suppose que la besogne est faite par l'entremise de courtiers, par procuration.

M. FOSTER : Ce système est aussi en vogue chez nous.

M. PATERSON : Oui, dans les grandes villes; mais nous n'avons aucune responsabilité vis-à-vis des courtiers.

M. FOSTER : Je vois qu'il y a de très fortes augmentations dans la Nouvelle-Ecosse, comparativement au Nouveau-Brunswick. Comment mon honorable ami peut-il expliquer cela?

M. PATERSON : Dans le Nouveau-Brunswick le traitement des douaniers est plus élevé, et en élevant le traitement dans la Nouvelle-Ecosse nous mettons les douaniers de cette province à peu près sur le même pied que ceux du Nouveau-Brunswick.

Le comité fait son rapport.

ADJOURNEMENT — L'AUTONOMIE DU NORD-OUEST.

Sir WILFRID LAURIER propose l'ajournement de la Chambre.

M. FOSTER : Le premier ministre pourrait-il nous dire quand le bill pour l'autonomie du Nord-Ouest sera prêt ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne puis encore fixer aucune date.

M. FOSTER : Je suppose que cela sera prochainement.

Sir WILFRID LAURIER : Oui, et c'est mon plus vif désir qu'il en soit ainsi. Je suppose que, la semaine prochaine, nous pourrons commencer à nous mettre plus sérieusement à l'ouvrage. Il est possible que le bill en question puisse être soumis à la Chambre dans la seconde semaine de février.

La motion est adoptée, et la Chambre s'ajourne à 6 heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Le lundi, 30 janvier 1905.

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

LOI DES ELECTIONS FEDERALES—AMENDEMENT.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 9) ayant pour objet de modifier la loi des élections fédérales, de 1900.

Sir WILFRID LAURIER : Donnez des explications.

M. GUTHRIE : Le bill a pour but d'étendre la portée de l'article 112 de la loi électorale. Cet article explique ce qu'il faut entendre par " influence illégitime " à l'occasion d'une élection. Il interdit d'employer ou de menacer d'employer la force, la violence ou la contrainte dans le dessein d'intimider les électeurs ou de les induire à voter ou à s'abstenir de voter. L'amendement que je propose a une portée plus grande que l'article de la loi actuelle et il interdit aux patrons de faire de la propagande électorale parmi leurs employés, les laissant libres d'exercer leur zèle à leur gré auprès de tous les autres électeurs. Il s'applique à tous ceux qui ont des personnes à leur emploi—marchands, membres des professions libérales, industrielles ou grandes compagnies de toutes sortes.

M. MACLEAN : Et les cultivateurs et garçons de ferme ?

M. GUTHRIE : Il s'applique également aux cultivateurs et aux garçons de ferme. Je suis d'avis que l'article 112 n'a pas une portée suffisante. La propagande faite par un patron parmi ses employés implique une certaine dose d'intimidation, au moins indirectement.

M. BRODER : Le projet de loi s'applique-t-il au personnel des administrations publiques ?

M. GUTHRIE : Non, mais on pourrait bien l'y appliquer, j'imagine. Tout mouvement dans le sens que j'indique améliorerait l'état de choses actuel. Voilà, en résumé, quel est l'objet de ma proposition de loi.

La motion est adoptée et le bill est soumis à la première lecture.

INTERPELLATIONS.

RETRAITE DE J. B. SHAW.

M. LAKE :

1. A quelle date M. J. B. Shaw est-il entré au service du gouvernement dans le département des Douanes à Régina, et à quels appointements ?
2. A quelle date a-t-il abandonné ses fonctions, et quels appointements recevait-il à cette époque ?
3. Pendant quelle période, en 1904 (s'il en est), n'a-t-il pas été à l'emploi du gouvernement ?
4. Quand est-il entré de nouveau au service du gouvernement dans le département des Douanes à Régina ?
5. A la recommandation de qui est-il rentré au service du gouvernement, et à quels appointements ?
6. Quel emploi avait-il pendant la première période de son service, et quelles sont ses fonctions depuis sa rentrée ?
7. Pour quelle cause avait-il cessé de remplir ses fonctions ?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. M. J. B. Shaw est entré au service de l'Etat au bureau de la douane, à Régina, le 4 avril 1903 ; ses appointements étaient de $700 par année.
2. La démission a été acceptée le 30 septembre 1903 ; à cette date ses appointements étaient de $700 par année.
3. M. Shaw n'a pas été à l'emploi de l'Etat du premier octobre 1903 au premier décembre 1904.
4. Il est entré de nouveau au service de l'Etat, à Régina, le premier décembre 1904.
5. Le ministre des Douanes a permis d'employer M. Shaw au bureau de la douane à raison de $900 par année.
6. Pendant la première période de son service et depuis sa rentrée, M. Shaw a été chargé intérimairement du service de la police douanière ; mais il devait remplir les fonctions que le percepteur lui assignerait.
7. Ce fonctionnaire n'a pas appris au ministère des Douanes les raisons qui motivaient sa retraite.

RETRAITE DE P. G. FISHER.

M. LAKE :

1. M. P. G. Fisher est-il actuellement employé dans le bureau des Douanes à Régina ?
2. Dans l'affirmative en quelle qualité et à quels appointements ?
3. Dans la négative, quand s'est-il retiré ?
4. Quelle a été la cause de sa retraite ?
5. Quels appointements M. Fisher a-t-il obtenu pour ses services en novembre 1904 ?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. P. G. Fisher est actuellement employé dans le bureau de la douane à Régina.
2. Il remplit les fonctions de préposé aux débarquements et telles autres fonctions que le percepteur lui assigne. Ses appointements sont de $700 par année.
3. M. Fisher a donné avis qu'il prendrait sa retraite le 31 janvier 1905.
4. Il semble se retirer parce qu'un autre douanier récemment nommé au même poste touche $900 par année.
5. M. Fisher a reçu du ministère des Douanes $58.18, ses appointements du mois de novembre 1904.

EMPLOI DE P. M. BREDT.

M. LAKE :

1. M. P. M. Bredt est-il actuellement à l'emploi du gouvernement fédéral ?

2. Dans l'affirmative, depuis quand, en quelle qualité et à quels appointements ?
3. A la recommandation de qui M. Bredt a-t-il été nommé à son emploi actuel ?
4. Celui-ci était-il employé par le gouvernement fédéral en 1904 ? Dans l'affirmative, pendant quelle période et en quelle qualité ?
5. M. Bredt s'est-il retiré du service en 1904 ? Dans l'affirmative, à quelle date ?
6. Quelle a été la raison de sa retraite ?
7. A la recommandation de qui M. Bredt a-t-il été nommé à l'emploi qu'il occupait en 1904 au service du gouvernement et antérieurement à cette année ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1 et 2. M. Bredt est agent de colonisation depuis le 31 décembre 1904, à raison de $125 par mois.

4. Oui, du premier janvier au 4 octobre 1904. Du premier janvier au premier juin, il a rempli les fonctions d'agent d'immigration à Régina ; du premier juin au 4 octobre, il a été agent de colonisation.

5. Oui, le 4 octobre 1904.

3, 6 et 7. Le ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Clifford Sifton) a jugé qu'il était suffisamment recommandé pour l'employer.

EMBRANCHEMENT DE MURRAY-HARBOUR.

M. A. MARTIN :

1. L'embranchement sur Murray-Harbour, du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, a-t-il été terminé, et quand ?
2. Dans la négative, quels travaux restent à faire et quel en est le coût estimatif, y compris celui du matériel roulant ?
3. Combien de ponts sont construits en bois en tout ou en partie ? Seront-ils remplacés par des ponts en pierre ou en acier ? Et, dans l'affirmative, quand et quel est le coût estimatif ?
4. Combien de gares pour la vente des billets, et autres gares ont été construites sur cette ligne, et en quels endroits ? Combien d'autres gares seront-elles construites, et où ?
5. Une gare sera-t-elle construite à Grand-View ou Newto-Crossing, sur le parcours de cette ligne ? Dans l'affirmative, s'y trouvera-t-il un bureau pour la vente des billets ?
6. Une délégation de l'île du Prince-Edouard a-t-elle eu une entrevue avec quelque membre ou fonctionnaire du Gouvernement, au cours de la présente session, pour demander cette gare ? Et quels étaient les délégués ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. L'embranchement sur Murray-Harbour du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard n'est pas encore achevé.

2. Les travaux suivants restent à faire : Pont de Hillsboro.—Enrochement, parachèvement des abords, enrochement des piles, construction et pose de cinq travées fixes et d'un tablier mobile, construction de piliers d'appui, pose des rails et du tablier entier.

Voie ferrée.—Remplacement de trois ponts sur chevalets de bois par des ponts en fer, parachèvement de la gare et des installations terminales, construction de réservoirs, acquisition du matériel roulant.

3. Trois ponts en bois provisoires seront remplacés par des ponts en fer ou en acier, probablement au cours du présent exercice. Le coût estimatif des travaux est d'environ $8,000.

4. Deux gares pour la vente des billets sont construites, l'une à Hazel-Brook et l'autre à Vernon-River ; on en construit actuellement deux autres à Melville et à Wood-Island.

Deux autres gares sont construites, l'une à Albion et l'autre à Lake-Verde. Quatre refuges sont construits, à Southport, à Bumbury, à Mount-Herbert et à Hermitage; on en construit actuellement un autre à Hopefield.

Trois gares pour la vente des billets seront érigées, l'une à Uig, une autre à Murray-River et une autre à Murray-Harbour.

On construira une autre gare à Fodla et deux refuges, l'un à Surrey et l'autre à Bell-River.

5. Le projet d'ériger des gares à Grand-View et à Newton-Crossing est à l'étude.

6. MM. A. B. Warburton et L. E. Prowse, de l'île du Prince-Edouard, ont eu récemment une entrevue avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux, au sujet des gares à ériger sur le parcours de la voie ferrée.

SALLE D'ARMES A SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON :

Le Gouvernement sait-il que quatre différentes branches du service militaire à Sherbrooke, n'ont pas eu depuis assez longtemps de local convenable pour y déposer leurs armes et effets d'équipement ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : On a procuré un local à toutes les branches du service militaire en question.

EMBRANCHEMENT DUCHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN :

1. Les études du tracé du chemin de fer projeté dans la province de l'île du Prince-Edouard, entre Stanley-Bridge, New-London et la ligne principale du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, sont-elles finies ? Dans la négative, pourquoi ?
2. Plusieurs routes ont-elles été étudiées, et quel est le terminus de chacune ?
3. Des soumissions seront-elles demandées pour la construction, et quand ?
4. Quand les études ont-elles été commencées?
5. Quelle est la longueur de la ligne projetée et quel est le coût estimatif de la construction?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui, les opérations sont terminées.

2. On a étudié deux routes. L'une par Clifton et une autre passant plus à l'est. Les terminus seraient à Emerald-Junction et à Stanley-Bridge.

3. Nulle décision ne peut être prise avant la réception du rapport de l'ingénieur.

4. Au mois d'août 1904.

5. Il est présentement impossible de fournir ce renseignement, car l'ingénieur chargé des études et levées de plan a été gravement malade depuis la fin de ses travaux et il n'a pas terminé les plans ni présenté son rapport.

AVANCES PAR DECRETS DU CONSEIL.

M. AMES (par M. Perley) :

Quel est le montant total des avances faites par l'Exécutif jusqu'à cette date par application de l'acte 3 Edouard VII, chapitre 36, article 1er?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : $800,000.

IMPORTATIONS D'ARTICLES DU ROYAUME-UNI.

M. DANIEL :

Quelle quantité d'articles du Royaume-Uni a été importée au Canada au cours des années 1902-1903 et 1903-1904 (a) par voie des ports du Saint-Laurent, (b) par voie des ports canadiens de l'Atlantique, et (c) par voie des ports des Etats-Unis ?

2. Dans le cas des ports des Etats-Uins mentionnés ci-dessus, quels sont ces ports, et quelle quantité d'articles a été importée par chacun de ces ports ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. La valeur totale des articles importés du Royaume-Uni au Canada a été :

Par les ports du Canada :

Exercice 1902-1903	$46,271,934
" 1903-1904	49,275,031

Par les ports des Etats-Unis :

Exercice 1902-1903	$12,796,772
" 1903-1904	12,685,878

Les rapports de la douane ne contiennent pas de données permettant d'établir séparément la quantité des articles importés par la route du Saint-Laurent ou par les ports de l'Atlantique. Il faudrait un certain temps pour préparer ce relevé.

2. Les rapports de la douane dont on se sert pour préparer les statistiques n'indiquent pas par quels ports de mer des Etats-Unis sont entrés les marchandises anglaises importées au Canada.

Le sous-ministre me dit que nous pourrons obtenir ce renseignement si l'honorable député (M. Daniel) le désire et s'il croit que cela a assez d'importance. Cependant, il faudra un mois environ pour obtenir ce renseignement, car il faudra faire des recherches. Quant aux rapports de la douane dans les divers ports américains, il est impossible de les obtenir, car nous ne prenons connaissance des importations que lorsque les marchandises franchissent la frontière.

M. DANIEL : Je serais bien aise d'obtenir du ministre les renseignements qu'il déclare pouvoir se procurer après un certain délai relativement à ma première question.

M. PATERSON : Si l'honorable député consent à rayer son interpellation, je me procurerai les renseignements qu'il désire et les communiquerai à la Chambre aussitôt après les avoir obtenus.

CAMP CENTRAL D'EXERCICE MILITAIRE.

M. WHITE :

Le Gouvernement a-t-il choisi un emplacement pour le camp central d'exercice militaire ? Dans l'affirmative, où se trouve-t-il ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Non, cette affaire n'est pas encore réglée d'une manière définitive.

COMICES AGRICOLES.

M. WORTHINGTON :

1. Le Gouvernement se propose-t-il de faire convoquer par le ministère de l'Agriculture des comices agricoles sous les auspices des cercles agricoles de la province de Québec ?

2. Quel sera l'objet de ces réunions ?

3. Dans quels comtés des Cantons de l'Est auront-elles lieu, et quels sont les cercles agricoles ou sociétés d'agriculture qui y prendront part ?

4. Le ministre de l'Agriculture a-t-il l'intention de convoquer une de ces assemblées dans le comté de Sherbrooke ? Dans la négative, pourquoi ?

5. Outre ces comices annuels, le ministère de l'Agriculture se propose-t-il de convoquer d'autres grands congrès agricoles ? Dans l'affirmative, dans quel comté sera tenu le congrès des Cantons de l'Est ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Oui, sous les auspices de diverses sociétés agricoles.

2. Ces réunions ont pour objet de faire donner par des spécialistes des conférences sur l'élevage et l'entretien du bétail et des volailles, sur la culture du sol, l'attention à donner au lait, le choix des graines de semence, la culture des arbres fruitiers, etc.

3. Les dispositions suivantes ont été prises par rapport aux Cantons de l'Est :

Une assemblée sera tenue dans le comté de Huntingdon, sous les auspices de la société d'agriculture de la division " A " ;

Il en sera tenu deux dans le comté de Châteauguay, l'une pour l'élément français, avec le concours du cercle agricole de Sainte-Martine ; l'autre à Ormstown pour l'élément anglais ;

Une dans le comté de Brome sous les auspices du cercle agricole de Sutton ;

Deux dans le comté de Shefford, l'une pour l'élément français, avec le concours du cercle agricole de Roxton-Falls ; l'autre pour l'élément anglais, avec le concours du cercle agricole de Waterloo ;

Une dans le comté de Missisquoi sous les auspices de la société d'industrie laitière du district de Bedford ;

Deux dans le comté de Stanstead, l'une pour l'élément anglais, sous les auspices de la sociéeé d'agriculture du comité ; l'autre pour l'élément français, sous les auspices du cercle agricole de Coaticook ;

Deux dans le comté de Wolfe, l'une pour l'élément anglais, sous les auspices du cercle agricole de Bishop's-Crossing ; l'autre pour l'élément français, sous les auspices du cercle agricole de Weedon ;

Deux dans le comté de Compton, l'une pour l'élément français, sous les auspices du cercle de La Patrie ; l'autre pour l'élément anglais, sous les auspices du cercle agricole de Bury ;

Deux dans le comté de Drummond, l'une pour l'élément français, sous les auspices du cercle de Saint-Germain-de-Grantham ; l'autre pour l'élément anglais, sous les auspices du cercle agricole d'Ulverton ;

Une pour la population anglaise du comté de Richmond, sous les auspices du cercle agricole de Danville.

Deux dans le comté d'Inverness, l'une pour l'élément anglais, sous les auspices du cercle d'Inverness, l'autre pour l'élément français, sous les auspices du cercle agricole de Plessisville ;

Une dans le comté de Beauce, sous les auspices du cercle agricole de Saint-François ;

Une autre enfin dans le comté d'Arthabaska, sous les auspices du cercle agricole de Victoriaville.

Les sociétés d'agriculture de chaque comté prêtent également leur concours.

4. Les dispositions ci-dessus ont été arrêtées par le personnel de mon ministère, et je les ai approuvées, estimant qu'il n'en pouvait être pris de meilleures dans les circonstances.

5. Oui. Le congrès des Cantons de l'Est se tiendra à Cowansville, comité de Missisquoi, sous les auspices de la société d'industrie laitière du district de Bedford.

SAUMON DES PECHERIES DE LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SPROULE :

1. Des représentations ont-elles été faites au Gouvernement ou à quelqu'un de ses membres dans le but d'obtenir la suspension de la mise en conserves du saumon dans la Colombie-Anglaise en 1906 et 1908 ?

2. Qui a fait ces représentations ?

3. Est-il vrai, ainsi que le prétendent les journaux, que les Américains propriétaires d'établissement de conserves à Pudget-Sound sont les instigateurs de ce mouvement ?

4. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque protestation au sujet de la fermeture des établissements de conserves de saumon pendant les années ci-dessus mentionnées ? Dans l'affirmative, de qui ?

5. Quelles sont les intentions du Gouvernement par rapport à cette question ?

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.

2. La Fraser River Canners' Association, l'honorable E. G. Prior, les gérants de banques et les principaux négociants de Vancouver.

3. Non. Justement alarmés de la diminution qui s'accuse depuis quatre ans dans la pêche du saumon suckeye—il en a été capturé 962,652 en 1901, 293,477 en 1902, 204,809 en 1903, et 72,688 en 1904—les fabricants de conserves du Fraser ont adressé des pétitions au Gouvernement où ils faisaient observer à ce dernier que l'industrie serait inévitablement ruinée si l'on n'avait recours à la suspension plus haut mentionnée. Pour s'assurer le concours des fabricants américains établis à Puget-Sound, il fut convoqué une réunion des fabricants de conserves de saumon de Puget-Sound et du Fraser, qui se tint à Seattle, le 21 décembre 1904 ; une deuxième eut lieu le 29 du même mois. A la suite de ces délibérations, il fut résolu d'adresser au Gouvernement canadien une note où l'on demandait son intervention immédiate, pourvu toutefois que le gouvernement de l'Etat de Washington prit la même attitude.

4. Oui ; des chambres de commerce de Victoria et de New-Westminster, de l'union des pêcheurs de la Colombie-Anglaise, du conseil municipal de New-Westminster, de J. H. Todd et Fils, Victoria, Henry Doyle, Vancouver, et Richard Hall, député au parlement provincial, furent délégués à Ottawa à ce propos.

5. Il n'a pas encore été pris de décision.

PECHERIES DE L'ATLANTIQUE.

M. GANONG :

1. Le rapport de la commission d'enquête sur les pêcheries de l'Atlantique a-t-il été reçu ?

2. Dans l'affirmative, quand ?

3. La commission a-t-elle terminé ses travaux ? Dans la négative, quand l'enquête sera-elle reprise ?

L'honorable M. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.

2. Réponse comme ci-dessus.

3. L'enquête sur place est terminée.

PERCEPTEUR DE LA DOUANE A VICTORIA, C.-A.

M. SPROULE :

1. Quand A. R. Milne, C.M.G., percepteur des douanes à Victoria, C.-A., est-il décédé ?

2. La place rendue vacante par ce décès a-t-elle été remplie ?

3. Dans la négative, quelle est la raison du délai apporté à cette nomination ?

4. Qui a rempli les fonctions de percepteur intérimaire de Victoria depuis le décès de M. Milne ?

5. Des corps publics ont-ils représenté la nécessité de remplir cette vacance ?

6. Dans l'affirmative, en faveur de qui ces représentations ont-elles été faites ?

L'honorable WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : M. Milne, ci-devant percepteur, est décédé le 17 janvier 1904. C'est M. John C. Newbury, ancien premier

commis du bureau de M. Milne, qui, depuis le décès de ce dernier, remplit les fonctions de percepteur. Le conseil s'occupe en ce moment de sa nomination définitive à cette charge.

SALLE D'EXERCICE D'OTTAWA.

M. SAM. HUGHES :

1. Le Gouvernement sait-il que la salle actuelle d'exercice militaire à Ottawa n'est pas suffisamment grande pour les besoins de la brigade d'Ottawa ?

2. Le Gouvernement sait-il que par suite du manque d'espace, le *mess* des sergents du 43me régiment a été obligé depuis quelque temps d'occuper un local dans une autre partie de la ville ?

3. Le Gouvernement sait-il que l'un des députés actuels d'Ottawa, ou tous les deux, MM. Belcourt et Stewart, ont assuré, au cours de la dernière élection fédérale, qu'une nouvelle salle serait construite prochainement à Ottawa si le Gouvernement libéral était maintenu le 3 novembre ?

4. Le Gouvernement a-t-il l'intention de remplir les promesses faites avant l'élection par MM. Belcourt et Stewart en insérant dans le budget supplémentaire de la prochaine année fiscale un crédit applicable à la construction d'une nouvelle salle d'exercice à Ottawa ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Bien que la salle actuelle d'exercice d'Ottawa ne soit pas la perfection même, elle fait néanmoins bonne figure à côté de celles des autres villes canadiennes.

2. Oui, et c'est le Gouvernement qui paie le loyer du local où se réunissent les sergents du 43e régiment.

3. Non.

4. La question de donner plus d'espace est à l'étude.

SALLE D'EXERCICE DE LINDSAY.

M. SAM HUGHES :

Le Gouvernement se propose-t-il de construire une nouvelle salle d'exercice militaire à Lindsay pour l'usage de la milice de la division électorale de Victoria-et-Haliburton ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : La question est à l'étude.

RAPPORTS DEPOSES.

Partie du rapport de l'auditeur général.—Sir Wilfrid Laurier.

M. FOSTER : Est-ce là la deuxième moitié du rapport ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, il en reste encore à attendre.

Rapport du ministère de la Justice.—M. Fitzpatrick.

ETIQUETTES DES UNIONS OUVRIERES.

M. RALPH SMITH (Nanaïmo) : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le projet de résolution qui suit :—

Qu'il est expédient de statuer sur l'enregistrement des étiquettes des unions ouvrières et à l'imposition d'amendes pour l'usage desdites étiquettes ainsi enregistrées.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité.

M. RALPH SMITH : Monsieur le président, je ne crois pas qu'il soit nécessaire d'exposer bien longuement à la Chambre l'objet de cette proposition, attendu qu'elle en a été saisie chaque année depuis 1897. Depuis cette époque, en effet, il ne s'est pas passé de session sans qu'il fût présenté un bill conforme à la présente résolution, bill qui obtint l'assentiment de la Chambre en 1898 et en 1900, mais qui fut rejeté par le Sénat dans l'une et l'autre circonstances. La Chambre ayant ainsi donné son adhésion au principe dont le bill est inspiré, et ce principe étant si évidemment marqué au coin de la justice et de la raison, les personnes qui se plaignent de ne pouvoir faire enregistrer les étiquettes des unions ouvrières ont résolu de revenir à la charge jusqu'à ce qu'elles aient enfin obtenu l'établissement d'une loi dans le sens qu'elles réclament. Je suis d'opinion que la majorité des membres du Sénat est aujourd'hui disposée à ratifier tout projet de loi que la Chambre des communes jugera à propos d'adopter à ce sujet.

Le projet de loi a un objet bien simple et bien clair : celui de pourvoir à l'enregistrement des étiquettes des unions ouvrières.

A l'heure actuelle, l'usage de ces étiquettes est beaucoup plus répandu au Canada que ne le croient peut-être les membres du Parlement. J'ai par devers moi une liste des fabricants canadiens qui font usage depuis un certain temps des étiquettes ouvrières, et, eu égard à l'attitude de l'association des manufacturiers canadiens, le principal adversaire du projet, qui n'a jamais cessé de le combattre, je crois qu'il est nécessaire de consigner tous ces noms dans les " Débats ". Cette association s'est, à mon sens, fait une bien fausse opinion de l'objet du bill et de l'effet qu'il pourrait avoir. Je me demande s'il est nécessaire que je donne lecture de tous ces noms. On compte au Canada près de 100 fabricants qui, de Vancouver à Québec, font usage des étiquettes des unions ouvrières, vivant en parfaite harmonie avec ces dernières.

Maddocks et Cie, 246, avenue Spadina, Toronto.
John Moses, 354, avenue Spadina, Toronto.
J. D. Hamilton, Stratford.
G. F. Kimberley, Sainte-Catherine.
La Cie des cigares de la Havane, Toronto.
C. Blankstein, Berlin.
Les frères Weis, Sainte-Catherine.
Timmons et McIlwain, Sainte-Catherine.
James Crawford, Saint-Thomas.
Kressler et Kraen, Berlin (concours chaleureux).
La Cie des cigares de Guelph, Guelph.

John McHugh, Sainte-Catherine.
La Cie cubaine de cigares, Galt.
Williams Atkins, London.
William H. Skelly, Galt.
M. K. Halloran, Brantford.
Les Frères Begg, Sainte-Catherine.
E. J. Winter, Brantford.
Charles F. Tansey, Sainte-Catherine (cela favoriserait tout le monde).
B. Willberg et Cie, New-Westminster, C.A.
Geo. Levett, Stratford.
La "Inland Cigar Manufacturing Co.," de la Colombie-Anglaise, Kamloops, C.-A.
La Cie cubaine de cigares, Toronto.
John Knowlton, 150, rue King-est, Toronto.
Kutz et Cie, Vancouver, C.-A.
Tuckett et Cie, Hamilton.
La "Stratford Clothing Co.".
Les Frères Spilling, Toronto.
John Watt et Fils, Hamilton.
A. E. Buscombe, Hamilton.
J. W. Fleming, Galt.
McKinnon et Cie, Galt.
J. G. Thomson, Hamilton.
G. L. Mullens, Hamilton.
C. R. Davison, Hamilton.
McPherson et Drope, Hamilton.
Le "Times", Hamilton.
James Ennis et Cie, Hamilton.
John J. Burns, Hamilton.
Duncan et Cie, Hamilton.
J. P. Macleod, Hamilton.
La "Hamilton Printing Co..", Hamilton.
L' "Expositor", Brantford.
John Watt et Fils, Hamilton.
Pétition de sept marchands-tailleurs de Vancouver, C.-A.
La "Herald Printing Co.", Hamilton.
James A. Cox, imprimeur, Hamilton.
McRae et McDonald, tailleurs, Vancouver, C.-A.
Adam Cook et Cie, imprimeurs, Hamilton.
Pétition des tailleurs de Toronto, six signatures.
W. et D. Dineen, chapeliers, Toronto.
C.-A.
La Compagnie de publication du "Pioneer," Phœnix, C.-A.
L' "Evening Sun", Columbia, C.-A.
La "News-Gazette", de Grand-Forks, C.-A.
T. Lewis et Cie, Montréal (cigares).
A Larue, Montréal (cigares).
Les Frères Martin, Montréal (cigares).
J. A. Allard, Sherbrooke, Qué. (cigares).
Empey et Cie, Brockville (cigares).
La Cie de cigares "Happy Four", Montréal.
La "Unique Cigar Co.", Montréal.
La Cie de cigares Hart et Morris, Montréal.
Robt Raw et Cie, Hamilton.
L. V. Hodd, Montréal (cigares).
E. N. Cusson et Cie, Montréal (cigares).
Pelletier et Cie, Montréal (cigares).
Girardin et Cie, Montréal (cigares).
L. Z. Boudreau, imprimeur, Montréal.
A. P. Pigeon, imprimeur, Montréal.
Liste de 318 établissements se servant de l'étiquette des ouvriers cordonniers.
La "Co-operative Broom Co.", Berlin, Ont.
Jones Brothers, Woodstock (cigares).

La liste ci-dessus porte les noms d'environ 90 établissements qui ont fait bon ménage avec les unions ouvrières ; tout ce qu'ils demandent, c'est que les étiquettes puissent être enregistrées. Lorsqu'un fabricant a décidé de se conformer aux conditions d'une union ouvrière, la marque dont il revêt ses produits atteste que l'union est absolument satisfaite de la situation faite aux ouvriers. Mais qu'il se trouve de l'autre côté de la rue un concurrent de ce fabricant qui, ne voulant pas s'entendre avec l'union, fasse néanmoins un usage frauduleux de l'étiquette—et rien ne l'en empêche—l'union se trouve sans recours. Ma résolution tend à permettre aux unions ouvrières de s'adresser au ministère de l'Agriculture et d'en obtenir par l'entremise de certains de leurs officiers, l'enregistrement des marques de travail qu'elles auront adoptées. J'ai par devers moi des lettres que certains fabricants ont écrites à ce propos.

M. HAGGART : N'est-on pas libre, à l'heure qu'il est, de faire enregistrer une étiquette ?

M. RALPH SMITH : Je ne sache pas qu'on le soit. En fait, les unions ont bien tenté de faire modifier l'Acte relatif aux marques de fabrique dans le sens de la présente résolution, mais le Sénat a rejeté leur bill, estimant qu'il était plus sage de ne rien changer à la loi actuelle.

M. CLARE : Quelle différence y a-t-il entre ce bill et celui qui a été adopté par cette Chambre ?

M. RALPH SMITH : Le bill que je veux vous soumettre n'est pas un amendement à la loi sur les marques de commerce, mais un bill distinct pour l'enregistrement des étiquettes.

M. CLARE : A-t-il été présenté à la Chambre l'année dernière ? ,

M. RALPH SMITH : C'est la copie exacte du bill de l'année dernière.

M. CLARE : A-t-il été rejeté par le Sénat ?

M. RALPH SMITH : Il n'a été lu qu'une seule fois dans cette Chambre, puis on l'a mis de côté, conjointement avec un bon nombre d'autres bills, afin d'abréger la session.

M. CLARE : Mais n'avez-vous pas dit qu'il avait été rejeté par le Sénat ?

M. RALPH SMITH : Il ne s'agit pas là du bill de l'année dernière, mais d'un autre bill présenté en 1901, afin de modifier la loi sur les marques de commerce.

M. GANONG : L'honorable député affirme-t-il qu'il est impossible, d'après la loi actuelle, de faire enregistrer une étiquette ?

M. RALPH SMITH : Je ne crois pas qu'il soit actuellement possible d'enregistrer une marque d'une union ouvrière. Feu M. Bertram, ci-devant représentant de Toronto-centre, et qui était un grand manufacturier, présenta un bill en ce sens en 1898, et réussit à le faire adopter par cette Chambre. Permettez-moi de vous citer ici quelques uns des arguments qu'il a alors invoqués :

Au lieu de vous opposer à ce qu'un membre d'une union ouvrière emploie une étiquette ou

marque quelconque, je crois plutôt qu'on devrait l'y encourager, et cela pour la simple raison que ces marques engagent l'ouvrier à faire tous ses efforts pour que son travail ne laisse rien à désirer. Sans cela, ces marques ou étiquettes ne lui représenteraient absolument rien. Je crois savoir que les inconvénients, que certains honorables sénateurs affirment devoir résulter de ces pratiques, sont purement imaginaires.

M. Levit, fabricant de cigares, à Stratford, Ontario, s'est aussi exprimé comme suit, en réponse à la demande que lui en avait faite une union ouvrière :

Je saisis cette occasion, comme fabricant de cigares de l'union, de donner mon cordial appui à ce bill (c'est-à-dire votre présent bill D). Ce bill serait non seulement une protection pour l'union, mais aussi pour le fabricant employant des membres de l'union et leur payant des gages raisonnables. C'est là un besoin qui se fait grandement sentir, car ce bill protégerait non seulement les patrons et ouvriers, mais en outre le public contre les fabricants sans scrupules. Beaucoup de produits, ne portant pas la marque des membres de l'union, sont fabriqués par des enfants, ou encore par des ouvriers recevant de si maigres salaires qu'il vaudrait mieux ne pas les compter comme citoyens. Je vous souhaite tout le succès possible, et je fais des vœux pour que la Chambre voit à adopter ce bill.

Voici d'autres opinions, provenant de plusieurs grands industriels :

Nous désirons déclarer que nous sommes en faveur de cette loi, car nous sommes d'avis que l'habile ouvrier qui exécute un travail a le droit d'attacher au produit de son industrie une marque témoignant qu'il a été exécuté par un ouvrier de l'union. Nous vous souhaitons succès.—Simmons et McIlwain, manufacturiers, Sainte-Catherine (Ont.).

Nous sommes de tout cœur avec vous.—Maddocks et Cie, manufacturiers, Toronto.

En réponse à votre demande, pour savoir si les unions ouvrières devraient avoir le droit de déposer leurs marques de travail, je réponds par un oui énergique, car je ne vois pas du tout ce qu'il y aurait là de si préjudiciable. Bien plus, depuis trente ans que je suis dans les affaires, j'ai toujours constaté que les excellentes conditions régnant dans les établissements, où l'on n'emploie que des membres des unions ouvrières, exercent une tendance marquée à n'y attirer que les meilleurs ouvriers ; et par conséquent, je le répète, je ne vois pas la raison qui empêcherait ces ouvriers de s'affirmer par une marque extérieure apparaissant sur leurs produits.—M. K. Halloran, Brantford, Ont.

Nous pouvons dire que, depuis dix ans que nous fabriquons des cigares dans Ontario, nous avons toujours pu constater que la protection des marques de travail amenait à sa suite la diminution du travail des enfants, de meilleures conditions sanitaires, et exerçait en même temps une heureuse influence sur les fabricants sans scrupules. Par conséquent, nous faisons appel au Gouvernement pour qu'il protège les marques de travail—Beggs-Bros., Sainte-Catherine, Ont.

Nous sommes heureux de voir qu'une demande a été faite au Gouvernement pour une loi accordant l'enregistrement des étiquettes des unions ouvrières, et nous faisons des vœux pour que la Chambre se rende à cette demande. Nous employons ces étiquettes depuis des années pour nos produits, et nous sommes persuadés que c'est là une excellente mesure de protection pour le public.—Kurtz et Cie, manufacturiers, Vancouver, C.-A.

Nous considérons que nos ouvriers ont parfaitement le droit d'exiger que leur travail se reconnaisse à une marque quelconque, et que cette marque soit protégée par la loi.—La Cie Geo. E. Tuckett et Fils, Hamilton, Ont.

Nous approuvons entièrement tout ce que vous faites en ce sens.—" Stratford Clothing Co., Limited ".

Nous n'avons aucun doute qu'un loi de ce genre serait une excellente chose pour tous les intéressés.—Spilling Bros., Toronto.

Nous sommes d'accord avec vous, et nous espérons bien que vous allez réussir.—" Inland Cigar Mfg. Co.", Kamloops, C.-A.

Nous sommes en faveur d'une marque de ce genre, car cela représente toujours un meilleur article et un travail plus équitable.—" Times Printing Co.", Hamilton, Ont.

Nous approuvons entièrement le bill, en ce moment soumis au Parlement du Dominion, pour faire autoriser, par les organisations intéressées, le dépôt de leurs marques de travail. —" The Expositor ", Brantford, Ont.

J'ai un grand nombre de lettres, provenant d'industriels qui sont ici d'accord avec les unions ouvrières, et qui toutes demandent que les mesures nécessaires soient prises pour l'enregistrement des étiquettes.

Nous ne demandons ici rien de bien neuf. Ce ne serait, du reste, qu'après y avoir longtemps réfléchi que je me déciderais à présenter un projet de loi pour lequel il n'y aurait aucun précédent. Mais ici je puis invoquer qu'une loi de ce genre a déjà été passée en Angleterre il y a douze ans. En Angleterre, les unions ouvrières se rattachant à une industrie quelconque peuvent créer une marque qui leur soit propre, et la faire enregistrer en vertu de la loi du "copyright." Dans la République voisine, il y a aussi plusieurs états—en réalité, 31 états—où ce principe est reconnu par la loi. Le bill que je me propose de vous soumettre est calqué exactement sur la loi courante en ces divers états, et cela depuis plusieurs années. Voilà qui devrait, je crois, suffire à convaincre les membres de cette Chambre qu'il n'y a rien, dans ce bill, qui pourrait être préjudiciable aux droits ou aux intérêts du public.

Je le répète, l'opposition à ce bill nous est surtout venue, dans le passé, de la Canadian Manufacturers' Association. Les membres de cette société ne se gênent nullement de manifester cette opposition. Il ne s'agit pas, pour eux, de savoir si le principe de cette mesure est important ou non ; ce qu'ils veulent, et ce dont on peut se convaincre en lisant leur revue hebdomadaire, c'est une opposition systématique à toute mesure qui peut avoir pour objet l'amélioration des classes ouvrières.

Une VOIX : Pure blague !

M. RALPH SMITH : Au contraire, c'est la pure vérité. Et afin de vous prouver que je suis dans le vrai, je rappellerai à cette Chambre que cette association d'indus-

triels a des comités législatifs chargés de se tenir en relation avec toutes les législatures, y compris ce Parlement. J'ajouterai que, l'année dernière, quand on a voulu présenter un bill de ce genre devant l'Assemblée législative de Québec, c'est-à-dire un bill consacrant le principe bien connu d'une compensation équitable pour les ouvriers, le comité de l'association en question fit son apparition et réussit à faire rejeter le bill. Les membres de cette association veulent une protection élevée pour eux-mêmes, et libre échange pour les autres. Je comprends parfaitement qu'il ait pu leur paraître nécessaire et sage de s'opposer à certaines mesures extrêmes. Mais ils n'établissent aucune distinction, et leur opposition s'étend à toutes les mesures de ce genre, qu'elles soient ou non raisonnables.

Avant d'en finir, je désire rappeler deux ou trois objections qui ont été formulées par l'association en question, pour combattre cette mesure. La première est que les industriels de ce pays en souffriraient. Je ne voudrais pas, pour ma part, me prêter à quoi que ce soit qui pourrait causer du tort à nos industriels. Mais je suis certain que si les patrons s'étaient donné la peine d'étudier ce bill, ils ne penseraient pas ainsi. Dans ce bill, il y a défense d'employer les étiquettes sans le consentement des manufacturiers. En d'autres termes, ce bill est entièrement facultatif. Par exemple, si l'union des ouvriers fabricants de cigares crée une marque quelconque et la fait enregistrer, elle devra, avant d'apposer cette marque, obtenir le consentement des patrons. Sans cela, il n'y a rien de fait.

M. SPROULE : N'y aurait-il pas, dans ce bill, une menace de boycottage pour les fabricants ?

M. RALPH SMITH : J'allais précisément parler de cela, car c'est là l'un des arguments extraordinaires que cherche à faire valoir l'Association des industriels. Les unions ouvrières visées par ce bill ne pourraient pas plus, advenant que ce bill devienne loi, boycotter alors les fabricants qu'elles ne le peuvent aujourd'hui. Actuellement, chaque fois qu'un fabricant refuse de coopérer avec une union ouvrière, on pourrait parfaitement le boycotter. Mais on ne le fait pas. Ce bill ne met pas les unions ouvrières plus en mesure d'exercer du boycottage qu'elles ne le peuvent aujourd'hui. Il faudrait que les membres de cette Chambre aient ce bill entre leurs mains, avant de le discuter plus au long. Mais je suis convaincu que quand ils auront eu l'occasion d'étudier ce bill, ils conviendront avec moi que l'opposition de l'Association des industriels repose sur une conception absolument erronée des dispositions de cette mesure. J'ai donc l'honneur de proposer l'adoption de la résolution.

M. SPROULE : Est-ce qu'une fabrique pourrait apposer sur ses produits la marque de l'union sans être forcée de n'employer que des ouvriers syndiqués ?

M. RALPH SMITH : Il n'y a rien, dans ce bill, qui pourrait forcer un fabricant à n'employer que des ouvriers syndiqués. En réalité, l'étiquette est chose complètement indépendante des unions ouvrières. Si les ouvriers, dans une certaine fabrique, conviennent que les conditions qui leur sont faites sont excellentes, et s'unissent afin d'avoir une marque enregistrée, c'est là tout ce qui est nécessaire.

M. SPROULE : Ce bill pourrait-il s'appliquer à l'Imprimerie nationale ?

M. RALPH SMITH : Je ne vois pas où mon honorable ami veut en venir.

M. SPROULE : Ma question a pourtant parfaitement sa raison d'être. De même que nous avons désiré savoir si l'acte des chemins de fer pourrait s'appliquer à l'Intercolonial, ainsi désirons-nous savoir si ce bill s'appliquerait à l'imprimerie de l'Etat.

M. RALPH SMITH : Je ne saisis pas le sens de la question de mon honorable ami. Il n'y a rien dans ce bill qui puisse s'appliquer spécifiquement à l'Imprimerie nationale. Il n'y a rien, non plus, qui s'y oppose ; mais si on désire que le bill contienne une disposition à cet effet, je n'y ai aucune objection.

L'honorable M. JOHN HAGGART : Il est possible que je n'aie pas donné à ce sujet toute l'attention nécessaire, mais je n'ai pas encore saisi exactement le sens les explications de mon honorable ami. Je ne puis comprendre comment une société quelconque n'a pas le droit de faire enregistrer une marque de commerce ou un dessin, et pourquoi elle ne saurait avoir le droit de conclure tous les arrangements qui pourraient lui paraître convenables avec ceux qui fabriquent un article, afin de pouvoir utiliser cette marque de commerce. Je ne crois pas qu'il y ait rien, dans la loi actuelle, qui puisse empêcher cela. Je croirais plutôt que notre loi offre assez de latitude pour le permettre. Mais si l'objet que mon honorable ami a en vue est d'autoriser des personnes sans responsabilité, autres que celles faisant partie de sociétés commerciales, de faire enregistrer une marque quelconque afin d'en retirer le bénéfice, tout en évitant les peines dont d'autres personnes pourraient être passibles, alors ce bill serait vicieux. Il en serait tout autrement si mon honorable ami a simplement en vue d'accorder à une société le droit de faire enregistrer une marque, et de conclure ensuite les arrangements nécessaires avec un fabricant pour utiliser cette marque.

M. RALPH SMITH : Ce bill s'applique à toutes les associations. Mon honorable ami ne doit pas ignorer que la plupart des unions ouvrières, en ce pays, ne sont pas constitués en association. Mais ce bill pour-

rait s'appliquer tout de même à toutes ces organisations.

M. W. F. MACLEAN : Mon honorable ami pourrait-il nous dire si des lois de ce genre existent déjà en d'autres pays ?

M. R. SMITH: Oui, une loi a été adoptée, en Angleterre, il y a deux ans, relevant de la loi du copyright, et s'appliquant à toutes les unions ouvrières, constituées ou non en associations autorisées. Les mêmes dispositions existent aussi dans une loi du congrès des Etats-Unis.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Si je comprends bien, le principal objet de cette loi est d'édicter les peines nécessaires pour empêcher l'emploi illégal des marques de travail. J'inclinerais assez à penser, avec l'honorable député de Lanark (M. Haggart), que la nécessité ne s'en fait pas sentir. Pour le moment, cela ne nous engage à rien d'aropter cette résolution, et nous ne pourrons entreprendre l'étude sérieuse du bill dont il est question que quand ce bill nous aura été soumis.

M. A. B. INGRAM : Voilà déjà plusieurs fois que ce bill nous est présenté. Il a été adopté à deux ou trois reprises par cette Chambre ; mais toujours le Sénat l'a rejeté, tant du temps des conservateurs que depuis que les libéraux sont au pouvoir. Cela étant, il me semble que nous perdons ici inutilement notre temps. Sans rien préjuger des mérites de ce bill, j'ai toutes raisons de croire que l'honorable député de Nanaïmo (M. Ralph Smith) ne réussira pas mieux que ses devanciers, du moins si j'en juge par le peu d'intérêt que la Chambre paraît prendre à cette mesure. Le Gouvernement ferait bien, il me semble, de nous dire immédiatement s'il voit ou non cette mesure d'un bon œil.

Sir WILFRID LAURIER : Nous ne pouvons rien dire avant d'avoir vu le bill.

M. INGRAM : C'est toujours le même bill.

Il est fait rapport, et le projet de résolution ayant été lu la première et la seconde fois est déclaré adopté.

M. RALPH SMITH demande autorisation de présenter le bill (n° 10) sur les étiquettes des unions ouvrières.

La motion est adoptée, et le bill est lu une première fois.

COMMUNICATIONS ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. A. MARTIN : Avant de passer à l'ordre du jour, je désire attirer l'attention du Gouvernement sur les délais qui se produisent pour le transport des malles entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme. La salle de lecture des communes n'a fait que recevoir aujourd'hui les journaux de l'Ile du Prince-Edouard publiés depuis une semaine, ce qui nous laisse entendre que depuis près d'une semaine il y a interruption de communications postales entre l'Ile et la terre ferme. Je sais que c'est là une vieille antienne, car nous souffrons depuis des années de cet état de choses. Il me semble que le Gouvernement, dès qu'on se fût rendu compte que les bateaux ne pouvaient plus traverser, aurait dû faire en sorte que les routes des caps fussent prêtes. Chaque année nous sommes ainsi pris au dépourvu, au grand détriment des habitants de l'Ile du Prince-Edouard.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami voudrait-il me permettre de lui faire remarquer que, s'il a quelques observations un peu longues à faire sur ce sujet, il serait préférable qu'il voulût bien attendre que la Chambre soit formée en comité. Bien entendu, s'il ne veut que poser une question, je ne saurais y voir une objection.

M. ALEX. MARTIN : Il s'agit de savoir si le Gouvernement veut prendre d'autres mesures pour assurer une meilleure communication entre l'île et la terre ferme. Deux steamers font le service, le " Stanley " et le " Minto." Le " Stanley " se fait vieux et tout le monde sait qu'il est incapable de faire le service. Je voudrais savoir si le Gouvernement se propose d'avoir un autre steamer et de remédier à ces embarras que nous avons tous les ans.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette d'apprendre que le service n'est pas satisfaisant. On m'avait dit qu'il était meilleur qu'autrefois ; mais s'il est devenu insuffisant parce que l'un des steamers se fait vieux, le Gouvernement s'occupera de la chose. Un peu plus tard je pourrai peut-être donner une réponse plus précise à mon honorable ami.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre demande un état indiquant la valeur des légumes importés des Etats-Unis et déclarés aux ports de Montréal et de Toronto pendant l'année fiscale expirée le 30 juin 1904, et donnant séparément ladite valeur pour le premier et le dernier semestres de ladite année. Aussi, état indiquant la valeur des légumes en boîte ou séchés déclarés auxdits ports pendant ladite année fiscale, et le montant des droits perçus sur ces produits à chacun de ces ports.—M. Monk, par M. Bergeron.

La Chambre demande copie de toutes circulaires ou de tous avis émis par le chemin de fer Intercolonial concernant le transport gratuit du foin en vertu du décret du conseil à cet effet en date de 1904 et de tous certificats signés par des municipalités ou des particuliers auxquels du foin a été délivré aux termes dudit arrêté du conseil.—M. Foster.

PONT DE GLACE SUR LE SAINT-LAURENT.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe aux ordres du jour, je désire appeler l'attention du Gouvernement sur une question que je considère de très grande importance. Dans le fleuve Saint-Laurent, en aval de Morrisburg où je demeure, un pont de glace s'est formé sur une longueur de sept milles, qui a fait élever de six pieds les eaux du fleuve. A moins que l'on n'applique immédiatement un remède, les terrains le long du fleuve seront inondés et il en résultera des dommages sérieux. C'est la quatrième fois que les glaces s'arrêtent ainsi dans ce voisinage depuis dix-huit ans, et en une ou deux circonstances les dommages ont été considérables. Le danger de ce pont de glace est qu'il se forme bien de bonne heure cet hiver, et si nous avions une grosse chute de neige il est possible de prévoir les dommages qui en résulteraient. Les ponts précédents se sont formés plus tard dans l'hiver, et lorsque le soleil du printemps arrivait, la glace ne tardait pas à se désagréger et à s'en aller. Mais la glace s'est arrêtée cette année le 9 janvier courant et le fleuve en est couvert depuis Woodlands jusqu'à l'ouest de Aultsville, soit une distance de sept milles. Lorsqu'il neige l'eau ne peut plus suivre son cours et inonde les rives. La glace se forme d'abord dans les baies et le courant l'entraînant ensuite elle s'arrête sur quelque pointe de terre et forme le pont de glace. Quelqu'un qui prétend être bien renseigné, m'a assuré que du côté américain on coupe la glace qui se forme dans les baies et qu'on l'envoie à la dérive. Je n'ai pu m'assurer si c'est vrai, car je n'ai appris cela que ces jours derniers, mais s'il en était ainsi, je crois que notre Gouvernement devrait s'entendre avec le gouvernement américain pour empêcher que cela se répète. Des personnes qui prétendent s'y connaître disent que si l'on construisait des piliers du côté américain la glace flotterait et le danger serait évité. J'ai cru devoir prendre cette occasion d'appeler l'attention du Gouvernement sur ces faits, et je crois qu'il serait bon de faire faire une visite des lieux par une personne entendue.

AMENDEMENT A LA LOI DES CHEMINS DE FER.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) propose la deuxième lecture du bill (n° 2) intitulé : "Acte amendant l'Acte des chemins de fer de 1903."

M. A. LAVERGNE : Je vois que, d'après le feuilleton, ce bill n'est pas encore imprimé en français. Dans ce cas, je conseillerais à l'honorable député qui en est le promoteur d'attendre que nous en ayons la version française pour proposer la seconde lecture. Il est bien désirable que nous ayons ce bill en français, afin que nous sachions de quoi il s'agit avant de le discuter.

M. LANCASTER : Le bulletin de la séance n'indique pas que ce bill est imprimé en français, mais le traducteur des bills est venu m'avertir aujourd'hui que le bill était pourtant imprimé et distribué dans les deux langues, et il voulait que j'en fusse informé, afin que je n'hésite point à le proposer cet après-midi.

M. l'ORATEUR : Je dois me guider d'après le feuilleton que j'ai devant moi.

M. HAGGART : Très souvent nous avons discuté des bills qui étaient imprimés et distribués en français, bien que le feuilleton ne l'indiquât pas.

M. LANCASTER : Le traducteur français est venu me trouver à la bibliothèque où je faisais des recherches, et m'a demandé si j'étais l'auteur du bill. Sur ma réponse affirmative, il me dit qu'il était juste que je fusse informé que le bill était imprimé en français et distribué depuis plusieurs jours, bien que le bulletin de la séance ne l'indiquât pas.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y a pas de raison pour retarder la discussion de ce bill. S'il est imprimé en français, je ne vois pas pourquoi nous ne le discuterions pas. Il est possible, cependant, que le feuilleton officiel ne montre pas à l'Orateur que le bill est imprimé en français, et dans ce cas, en attendant qu'il puisse s'assurer s'il l'est réellement, nous pourrions passer à un autre item.

M. LANCASTER : On m'a demandé de laisser en suspens la discussion du bill suivant concernant les certificats de capitaines et seconds.

M. l'ORATEUR : On vient de me remettre un exemplaire en français du bill, et la discussion peut être continuée.

M. LANCASTER: Le but de mon bill, Monsieur l'Orateur, est d'apporter un remède à un état de choses qui, tout le monde l'admet, a besoin d'être réformé. Le but du bill est de protéger la vie des individus aux passages à niveau des grandes routes par les chemins de fer. La cour Suprême a donné il y a eu un an l'automne dernier, dans la cause de McKay vs le Grand Tronc, une décision qui rend virtuellement sans effet l'article de la loi des chemins de fer que je veux amender par mon bill. Cet article a toujours eu pour but de protéger la vie de ceux qui ont à traverser la voie d'un chemin de fer à un passage à niveau dans les endroits peuplés des villes et villages. Cette législation existe depuis 1857. On en trouve la première édition dans le statut 20 Victoria, ch. 12, article 11, et qui se lit comme suit :

Nulle locomotive ne devra traverser la partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit bien clôturée.

On a conservé cet article dans tous les statuts refondus jusqu'en 1892, alors qu'on a remplacé les mots "bien clôturée" par ceux "clôturée de la manière prescrite par l'acte." La Chambre comprendra que ce n'était qu'un changement dans les mots.

M. HAGGART : La loi est-elle encore la même ?

M. LANCASTER : Virtuellement. La cour Suprême a décidé dans la cause de McKay vs le Grand Tronc que pourvu que les compagnies de chemins de fer clôturassent leur ligne de chaque côté des terres adjacentes, elles pouvaient, quand même elles n'offraient aucune protection au croisement de la voie publique, faire marcher leurs trains aussi vite qu'elles le voudraient, à moins d'un ordre contraire donné par le comité du Conseil privé, comité qui est aujourd'hui remplacé par la commission des chemins de fer. En 1903,, lorsqu'on a refondu l'Acte des chemins de fer, la loi a été changée, mais dans les mots seulement. Elle se lit aujourd'hui comme suit :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure——

On remarquera qu'on permet aujourd'hui dix milles au lieu de six.

—à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par le présent acte, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission. La commission peut toujours établir toute limite de vitesse qu'elle juge à propos.

M. HAGGART : Quel est cet article ?

M. LANCASTER : C'est l'article 227 de la loi des chemins de fer de 1903, chapitre 58. Il est évident que la décision de la cour Suprême s'applique également à la loi actuelle, car elle ne diffère de l'ancienne que dans les mots. Les trains ne peuvent pas aller à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée et suffisamment protégée de la manière prescrite par la loi, ou suivant les termes mêmes de l'acte, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par le présent acte. Cette question a été discutée au long à la session dernière devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre, mais on n'a rien fait pour remédier au mal. Le danger est sérieux, et le nombre de pertes de vies et d'accidents causés par les chemins de fer dans les villes et villages où les passages à niveau ne sont pas protégés est très considérable. Bien que ce bill ait été longuement discuté l'année dernière devant le comité des chemins de fer et devant la Chambre, je serai obligé, vu que je m'adresse à une nouvelle Chambre, dans laquelle il y a un grand nombre de députés nouveaux, qui n'ont pas entendu la discussion l'année dernière, d'entrer dans plus de détails que je n'aurais voulu. La cour Suprême a décidé que toute la protection que le public pouvait espérer était celle que la commission des chemins de fer pourrait ordonner aux compagnies de donner. Il est vrai que dans la cause dont je parle, la cour Suprême place la responsabilité sur le comité du Conseil privé. La commission des chemins de fer qui possède aujourd'hui les attributions et devoirs du comité du Conseil privé, n'existait pas alors, et la cour a décidé qu'il fallait que la commission fît une ordonnance spéciale obligeant les compagnies de chemins de fer d'avoir à accorder une protection au public, aux passages à niveau et aux endroits où il y a danger de pertes de vie ou d'accidents. C'est ainsi que la loi a été interprétée par la cour Suprême ainsi qu'on pourra le voir au volume 34 des archives de cette cour, dans le jugement rendu par Monsieur le juge Davies, et consigné à la page 94 de ces archives. Je veux lire un ou deux passages de ce jugement, afin de montrer que je n'en fausse pas le sens. Mais avant de lire cet extrait je tiens à faire remarquer de nouveau que les compagnies de chemins de fer ne sont pas responsables des accidents qui arrivent aux passages à niveau si leurs voies sont clôturées de chaque côté le long des terres adjacentes, et que les trains peuvent aller à n'importe quelle vitesse, à moins d'une ordonnance de la commission accordant une protection spéciale au public à l'endroit en question. Voici ce que le juge Davies a dit :—

La cause de l'accident, d'après le jury, est la vitesse à laquelle le train marchait au croisement des rues et l'absence de gardiens ou de barrières à ces rues.

Le plaignant prétend que la compagnie a violé le statut qui défend de faire aller un train à plus de six milles à l'heure dans les endroits populeux comme dans la ville de Forest, et qu'il n'y avait pas de clôtures de chaque côté de la voie, tel que le prescrit la loi.

Le plaignant prétend de plus que même si la disposition concernant les clôtures avait été observée, le jury avait le droit, d'après la loi commune, de dire si la vitesse à laquelle le train marchait n'était pas dangereuse, vu l'absence de barrières et de gardiens, et de tenir la compagnie défenderesse responsable de l'accident.

La cour d'Appel a jugé que la loi concernant les clôtures et la vitesse des trains aux passages à niveau dans les endroits populeux d'une ville ou d'un village où la loi exigeait qu'il y eût une barrière avec un gardien chargé d'empêcher le public voyageur de s'engager sur la voie au passage d'un train, ou bien que le train réduise sa vitesse à six milles à l'heure. Vu que la compagnie n'a pris aucune de ces précautions que la cour juge être obligatoires, la compagnie est tenue responsable, suivant la décision du jury et l'appel est renvoyé.

Je m'arrête un instant, Monsieur l'Orateur, pour faire remarquer que je crois fermement qu'au moins neuf avocats sur dix dans Ontario interprètent la loi ainsi que la cour d'Appel l'a interprétée, et pensent que cet article n'a pas été mis dans la loi et répété dans nos statuts depuis 1857 pour le simple plaisir de la chose ; mais qu'il y

a été mis avec l'intention d'empêcher les trains de chemin de fer d'aller à plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne fût, au croisement des chemins publics, clôturée de façon à prévenir tout accident. L'article semble clair, car il n'y est question que du danger pour le public sur un chemin de fer. Tout le monde dans l'Ontario croyait que telle était l'interprétation donnée à la loi par la cour d'Appel, et qu'une compagnie de chemin de fer n'avait pas le droit de faire aller ses trains à ces endroits à plus de six milles à l'heure.

Dans une question de ce genre le devoir de cette Chambre est d'être pratique. Nous devons prendre les choses telles qu'elles sont et non pas telle que nous voudrions qu'elles fussent. Il est bien bon de dire qu'une compagnie de chemin de fer ne veut tuer personne, mais à moins que vous ne fassiez une loi pour l'en empêcher, vous pouvez être certains qu'elle s'occupera peu si elle en tue. Une compagnie de chemin de fer n'a pas de conscience. Tout ce qu'elle veut, c'est d'avoir le plus d'argent possible. Elle fera marcher ses trains aussi vite que le public voyageur le demandera, afin d'avoir son argent, et elle ne s'occupera pas de tuer quelqu'un, à moins que la loi ne lui en fasse coûter ; et si cette loi n'est pas tellement définie, claire et certaine pour que l'on ne soit pas obligé d'aller jusqu'en Angleterre, comme dans la cause de Mackay, pour la faire mettre à exécution, les compagnies de chemins de fer ne prendront pas de précautions. Une personne qui a été victime d'un accident, ou les parents d'une personne qui a été tuée devraient pouvoir recouvrer des dommages des compagnies de chemins de fer quand celle-ci montre de la négligence, et à moins que la loi concernant la vitesse des trains ne leur impose une responsabilité claire et bien définie, vous ne pouvez espérer qu'elles ralentiront la course de leurs trains.

Son Honneur le juge Davies, en réformant le jugement de la cour d'Appel, dit :

> Une étude approfondie de toute la loi des chemins de fer et de son objet m'a amené à croire que l'interprétation donnée par la cour d'Appel aux articles de la loi invoqués dans cette cause n'est pas la bonne, et que les compagnies de chemins de fer ne sont pas tenues ni autorisées sans en avoir reçu préalablement l'ordre du comité des chemins de fer du Conseil privé, de placer au croisement des chemins publics des clôtures, barrières ou gardiens chargés de signaler au public l'approche des trains. A mon avis, l'article 187 de la loi des chemins de fer confère au comité des chemins de fer du Conseil privé le pouvoir exclusif et le devoir de déterminer le caractère et l'étendue de la protection que les compagnies de chemins de fer sont obligées de donner au public aux passages à niveau des grandes routes.

Cette décision nous ramène au point principal de toute la question. D'après le savant juge et je ne veux en aucune manière prétendre que son interprétation de la loi n'est pas correcte, bien que je l'aie entendu critiquer beaucoup—cette décision est la décision de la cour Suprême du Canada, et toutes les juridictions d'Ontario comme de toutes les provinces du Canada sont obligées de s'y conformer, tant qu'elle n'aura pas été réformée.

Cette décision peut être infirmée de deux manières : soit par le comité judiciaire du Conseil privé d'Angleterre, soit par le Parlement, dans le sens que j'ai indiqué dans mon amendement. La question est celle-ci : est-ce l'intention du législateur que les arrondissements, villes et villages à population dense ne bénéficient pas d'une plus large mesure de protection que les autres localités ? Voilà à quoi se résume cette décision, à moins d'obtenir une ordonnance spéciale comportant protection spéciale à chaque rue, dans toutes les parties des villes et villages où la sécurité publique est compromise par l'allure trop rapide des trains. Ces trains peuvent circuler avec toute la vitesse possible, et même dépasser la vitesse maximum, établie législativement, dont la limite était fixée à six milles l'heure et qui est actuellement portée à dix milles l'heure ; bref, les compagnies peuvent impunément faire fi de tous les droits du peuple et se soustraire à toute responsabilité. Cette disposition législative est illusoire, parce qu'elle ne statue que sur la sécurité à garantir au public, aux croisements où les trains de chemin de fer traversent des districts à population dense.

M. HAGGART : Est-ce que le texte de l'article figurant à la loi en vigueur, adoptée en 1903, est similaire à celui de la loi sur laquelle la cour Suprême a rendu sa décision?

M. LANCASTER : La partie pratique de l'article est similaire ; mais au statut de 1903 on a ajouté une disposition établissant clairement que la commission peut, par voie d'ordonnance, exiger des garanties de protection et de sécurité, à son gré et réglementer les vitesses. Ici, je tiens à faire observer que la seule objection sérieuse soulevée par les représentants de la compagnie du chemin de fer, contre cette disposition du projet de loi, au sein du comité des chemins de fer, l'année dernière, c'est que ce but pourrait être réalisé par d'autres dispositions de la loi des chemins de fer.

On a signalé le fait qu'une partie de la loi des chemins de fer est consacrée aux attributions de la commission et que les commissaires ont amplement le pouvoir de faire des ordonnances dans le sens de la protection du public, même sans l'adjonction de l'article en question. L'effet de la loi est précisément similaire à ce qu'il était lorsque la cour suprême a rendu sa décision sur cette affaire, il y a eu un an en décembre dernier.

Le résultat, c'est qu'aujourd'hui les lois en vigueur au pays, telles qu'interprétées par la cour suprême du Canada, n'offrent aucune garantie de sécurité au public dans les parties des cités, villes et villages à popula-

tion dense, à moins qu'on n'obtienne de la commission des chemins de fer une ordonnance dans chaque circonstance. Or, que résulte-t-il de là ? D'abord, chaque cité, ville et village doit présenter une demande spéciale au sujet de tout croisement de chemin de fer, et virtuellement cela revient à diriger des poursuites contre toute compagnie de chemin de fer au sujet de tout croisement n'offrant pas actuellement la sécurité voulue, et la compagnie du chemin de fer peut s'opposer à la requête et la combattre ici même, dans la capitale, devant la commission des chemins de fer ; puis on peut interjeter appel de la décision de ce tribunal à l'exécutif même. Il faut qu'il soit présenté une requête distincte pour chaque croisement de chemin de fer. Il n'existe pas de prescription législative répondant à ce cas, à moins qu'on n'adopte l'amendement que je propose ou quelque amendement similaire. Il faut transmettre des plans et profils et assigner des témoins, puis faire adopter de haute lutte cette demande pour chaque croisement de voie ferrée en particulier. Je le répète, ce n'était point là l'intention du Parlement. A mon avis, la cour d'Appel a donné la véritable et légitime interprétation de la pensée du Parlement en rendant la loi de 1857, alors qu'elle décida que dans les parties populeuses de chaque cité, ville et village, les trains de chemins de fer ne doivent pas circuler à une vitesse supérieure à six milles à l'heure, à moins qu'il n'ait été pourvu de quelque façon à la sécurité du public.

Dans cette disposition de la loi à l'étude, le Parlement a voulu statuer sur cette catégorie de faits qui sont de si commune occurrence qu'ils nécessitent l'établissement d'une règle générale. Les parties des cités, villes, villages à population dense on besoin d'une protection plus efficace que la rase campagne, où il ne se rencontre pas de pareils obstacles à la vue et où il n'y a pas de bruits qui empêchent le voyageur d'entendre l'approche des trains. Je l'ai dit au début et je le répète, il y a bien trop de pertes de vies et trop d'accidents causés par les chemins de fer à ces croisements—oui, je le répète, bien plus qu'il n'est nécessaire. Cela n'arriverait pas, si on obligeait les compagnies de chemins de fer à établir les moyens de protection voulus. L'année dernière, mon projet de loi a été renvoyé au comité des chemins de fer, et cela contre mes vœux, mais sur la décision de la majorité de la Chambre, et quelles objections a-t-on fait valoir contre cette mesure, au sein du comité ? On a soulevé trois objections, et je suis bien aise de pouvoir affirmer que j'ai réussi à solutionner deux de ces objections dans l'amendement à l'étude. Voici la première objection. J'ai cru qu'il serait bon de définir ce qu'il faut entendre par " partie populeuse de cité, ville ou village " ; c'est-à-dire qu'il faudrait ajouter : dans les limites du territoire constitué en corporation, de chaque cité, ville ou village. Or, on a fait observer que dans chaque cité, ville et village reconnus civilement, il existe certains arrondissements dont la population n'est pas d'une densité assez forte pour nécessiter pareilles mesures de protection ; qu'il s'y trouve des espaces libres où les croisements n'exigent pas une plus grande somme de protection qu'en pleine campagne. Par conséquent, l'article dont je propose la modification, est de la teneur que voici :—

Nul train ne circulera dans ou à travers toute partie de toute cité, ville ou village à population dense, à une vitesse supérieure à dix milles l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée et convenablement protégée de la façon prescrite par la présente loi.

L'amendement que je propose tend d'abord à substituer au mot " ou " le mot " et." En vertu de la décision de la cour suprême, la compagnie du chemin de fer est uniquement tenue d'établir des clôtures vis-à-vis des propriétés limitrophes de la ligne ; et à moins d'obtenir une ordonnance spéciale du comité des chemins de fer du Conseil privé ou de la commission des chemins de fer, le public n'a droit à aucune autre protection. A mon avis, à moins qu'on ne substitue au mot " ou " le mot " et," la compagnie du chemin de fer n'est pas tenue de pourvoir à la protection du public, du moment que la voie est clôturée vis-à-vis des propriétés adjacentes, bien que cette dernière mesure puisse n'intéresser en rien la protection convenable du croisement. Je dois déclarer à l'acquit de l'honorable M. Blair, qui avait charge du bill des chemins de fer, au cours de la délibération de cette mesure au sein de cette Chambre, que c'est bien par pure inadvertance de sa part que le mot " ou " a été inséré au lieu du mot " et " ; car, d'après la décision de la cour suprême, cela n'oblige nullement la compagnie du chemin de fer à pourvoir à la protection du public aux croisements. Quand bien même on obtiendrait de la commission des chemins de fer une ordonnance obligeant la compagnie à ériger des barrières ou à employer un gardien ou à pourvoir à d'autres moyens de protection, si la compagnie n'obtempère pas à cette ordonnance, mais qu'elle se contente de clôturer la voie vis-à-vis des propriétés adjacentes, elle n'est pas responsable. Je propose donc, par mon amendement, que la compagnie du chemin de fer soit obligée de clôturer la voie ferrée vis-à-vis des propriétés adjacentes, et qu'elle soit, en outre, tenue d'assurer la protection du public aux croisements, dans tel sens que l'indiquera la loi.

La deuxième objection qu'on a fait valoir contre mon projet de loi, l'année dernière, devant le comité des chemins de fer, c'est qu'il se bornait à statuer sur l'emploi d'un gardien ou d'un signaleur, le meilleur genre de protection possible, à mon avis ; non pas sur l'érection d'une barrière, chose inanimée, mais sur l'installation d'un gardien, qui, à l'approche du train, pourrait attirer l'attention du voyageur dans cette direction, et lui

crier : " Gare ! voici l'express qui arrive dans l'instant."

Ce serait la meilleure sauvegarde possible. Mais, les représentants accoutumés des compagnies de voies ferrées devant le comité des chemins de fer ont prétendu que l'emploi de ces gardiens créerait une énorme dépense ; qu'il existait des moyens de protection plus économiques, comme les barrières automatiques et autres appareils. Ils s'écrièrent qu'on devait rejeter mon projet de loi, parce qu'il circonscrivait la protection du public à l'installation de gardiens.

Le ministre des Chemins de fer, dans cette Chambre même, souleva cette objection, et affirma qu'il existait de meilleurs moyens d'assurer la sécurité du public que l'installation de gardiens. Il est vrai que ces messieurs n'ont ni proposé ni signalé d'autres remèdes. Toutefois, j'apprécie parfaitement toute la valeur de la proposition affirmant que les compagnies de chemins de fer devraient avoir le droit de pourvoir, à leur gré, soit à l'érection de barrières soit à l'installation de gardiens.

Cette année, je me suis rangé à leur avis, me contentant de demander que les compagnies de chemins de fer établissent soit des barrières, soit des gardiens. Là où elles érigeront des barrières, il n'y aura pas lieu d'employer de gardiens ; mais, à défaut de barrières, elles devront installer des gardiens. Il leur faudra adopter l'une ou l'autre mesure ; sinon, qu'elles maintiennent leur vitesse au miximum de dix milles à l'heure. En faisant circuler leurs convois à cette vitesse maxima, elles n'assumeront pas de responsabilité, advenant que leurs locomotives frappent quelque voyageur, et elles pourront se dispenser soit d'ériger des barrières, soit d'employer des gardiens. Quoi qu'il en soit, les compagnies de chemins de fer insistèrent fortement sur l'urgence de faire circuler leurs convois à une allure aussi rapide que possible, et en conséquence la vitesse minima fut relevée de six milles à dix milles l'heure. Je veux bien accepter cette dernière vitesse comme maximum ; pourvu que si elles le dépassent, elles adoptent quelque moyen de protection. Presque toujours les accidents sont dus à la vitesse de la marche du train qui empêche que le voyageur ne voie la locomotive ou n'entende son bruit à temps pour éviter sa rencontre. Il y a deux ans, au village de Grimsby, peu avant la Noël, trois jeunes gens retournant chez eux, au sortir de l'église, furent lancés dans l'éternité par un convoi roulant à une allure de cinquante milles l'heure. Les employés du convoi ont admis une vitesse de quarante-cinq milles à l'heure, et nous pouvons tirer de cet aveu la conclusion légitime que la viesse du convoi était de cinquante milles l'heure. Ces jeunes gens attendaient, pour traverser la voie, le passage d'un convoi de marchandises, et c'est alors qu'ils furent frappés par la locomotive d'un convoi venant d'une direction opposée. Toute idée de suicide doit être écartée ; ces jeunes gens essayaient de se garer de la voie, mais il leur fut impossible d'entendre ou de voir le train qui approchait, à temps pour l'éviter. Si le train eût circulé à une vitesse de dix milles l'heure, ils auraient certainement échappé à la mort. Dans l'affaire Mackay, la vitesse était d'environ vingt milles à l'heure, vitesse que les jurés estimèrent légitime, et n'eût été l'interprétation donnée à la loi par la cour suprême, le verdict aurait été maintenu.

M. LANCASTER.

La question est de la plus haute importance. L'année dernière, le ministre de la Justice a admis qu'il existait un grief et qu'il importait d'adopter quelque mesure ; mais une année s'est déjà écoulée et on n'a encore rien fait, et il en sera ainsi tant qu'on n'aura pas obligé les compagnies de chemins de fer à adopter des moyens de protection suffisante, sous la sanction des peines les plus sévères. Un argument qu'on entend souvent formuler, c'est qu'on devrait forcer toutes les compagnies de chemins de fer à ne pas faire circuler leurs trains au niveau de la route, soit en passant au-dessous de la route, soit en construisant des ponts sur la voie publique.

Si j'allais jusque là on s'écrirait que je veux grever les compagnies d'une énorme dépense. En rendant son jugement, M. le juge Davies a reconnu que la loi en vigueur en Angleterre est celle qu'il faudrait adopter ici ; mais il ajoute qu'en raison de la plus forte densité de la population et par suite de l'établissement des chemins de fer à une date plus reculée, il y a urgence de prendre de plus grandes précautions.

Il ajoute :

Il n'a été ni constaté ni établi qu'il y ait eu négligence relativement aux clôtures, et si mon interprétation de la loi est légitime, il n'y a pas eu négligence, puisqu'il est admis que, sur ces travaux, les clôtures ne laissaient rien à désirer. En pareilles circonstances, le dégré de vitesse à laquelle les trains pouvaient traverser le niveau de la voie publique était chose laissée entièrement à la discrétion du comité des chemins de fer, comme l'étaient, du reste, le choix du genre, de la nature et de l'étendue de la protection, au moyen soit de barrières, soit de gardiens ou autrement, qu'il importait d'établir pour la protection du public voyageur.

En Angleterre, il est défendu de faire circuler les trains au niveau d'une route publique. Je n'affirme pas qu'il faille aller aussi loin, bien que, je ne l'ignore pas, en prenant cette attitude, je me ferais de la popularité parmi les journaux qui demandent cette réforme.

Il est un autre aspect de la question qu'il faut étudier ; c'est l'importance d'apporter dans le texte de nos lois la clarté et la certitude voulues. Il ne faudrait pas forcer nos concitoyens à interjeter appel de tribunal à tribunal et à se rendre même en Angleterre, afin de faire interpréter le texte d'une loi portée par le

Parlement. Il faut viser à apporter dans la rédaction de nos lois assez de clarté pour que l'intelligence même la plus ordinaire puisse en saisir, sans difficulté, la teneur précise. Or, dans l'affaire Mackay, qu'est-il arrivé ? Monsieur le juge MacMahon, un juge des plus éminents, s'est prononcé en faveur du plaignant, et sa décision a été confirmée en pleine cour d'appel d'Ontario, composée de cinq juges, monsieur le juge Girouard, de la cour suprême, s'est rangé au même avis, tandis que les quatre autres juges de ce tribunal ont infirmé la décision. On dit maintenant que l'affaire MacKay a été réglée. Il paraît que lorsque le plaignant prit les mesures voulues pour interjeter appel au conseil privé, la compagnie du chemin de fer estima plus sage de règler la réclamation en question, plutôt que de courir le risque de voir le jugement de la cour suprême infirmé. Etant au courant de l'affaire, la compagnie craignait que le conseil privé ne déclarât que la cour d'appel d'Ontario avait raison. Elle ne tenait nullement à ce que le jugement de la cour suprême fut infirmé, et elle paya la réclamation. Tout de même, l'effet de ce jugement c'est que, advenant qu'une personne soit tuée ou blessée par un train circulant à une vitesse supérieure à dix milles à l'heure, à travers une partie d'une ville ou d'un village à population dense, ses administrateurs ont déclaré qu'elle ne saurait obtenir de dommages-intérêts de la compagnie, à moins qu'il ne soit établi une ordonnance spéciale pour la protection du croisement où l'accident s'est produit.

Supposons qu'un individu ait l'habitude de venir en voiture à la capitale, en suivant la rue Wellington, et que, sur cette rue, il y ait un croisement de chemin de fer, protégé par une barrière ou un gardien, en exécution d'une ordonnance de la commission des chemins de fer. Or, un jour, l'individu en question, au lieu de conduire sa voiture par la rue Wellington, la dirige par une autre rue où existe également un croisement de voie ferrée. Est-ce qu'il n'est pas légitimement en lieu de compter sur la même protection et qu'il sera arrêté à ce croisement par une barrière ou un gardien comme dans l'autre rue par laquelle il a l'habitude de passer ? Ne peut-il pas à bon droit supposer que les artères d'une grande ville seront convenablement protégées, et que la sécurité des voyageurs ne sera pas subordonnée à leur connaissance des conditions topographiques de cette ville ? A qui appartient donc la grande route ? Qui a le droit primordial de l'utiliser ?

M. W. F. MACLEAN : Les sujets du roi.

M. LANCASTER : A coup sûr, les sujets de Sa Majesté, comme le fait observer mon honorable collègue. Quand on intente une action contre quelqu'un pour avoir obstrué la route publique, on déclare dans la plainte qu'il a empêché les fidèles sujets de Sa Majesté d'avoir libre accès à la grande route et de la traverser en liberté. La route publique est créée au bénéfice des sujets du roi ; c'est là son objectif. Lorsque, pour développer un pays, le Parlement encourage une compagnie à construire un chemin de fer et qu'il l'autorise à croiser les routes publiques à niveau, il lui donne la permission d'utiliser la route publique, mais non pas celle de l'obstruer ni de s'en rendre maîtresse. Les voyageurs qui passent par la route publique ont droit d'y circuler en toute sécurité. Quand le Parlement autorise une compagnie à croiser la route publique, il doit l'obliger à entourer ce croisement de toutes les garanties de sécurité possible. Sans doute, il est impossible d'obtenir une sécurité parfaite ; mais il importe de tenir compte de toutes les propositions qui peuvent être formulées, soit dans cette Chambre, soit au dehors, afin d'assurer à ceux qui traversent la route publique toute la sécurité voulue.

L'article en question, dans sa teneur actuelle, n'aboutit à rien de pratique. On n'est tenu de protéger les croisements que si la commission des chemins de fer rend une ordonnance à cet effet. Et avant qu'il soit possible d'obtenir l'émission de pareille ordonnance, que faut-il faire ? J'ai sous les yeux le texte des statuts de la commission des chemins de fer, publiés tout récemment. Ces règlements sont similaires à ceux de la province d'Ontario. Il faut virtuellement produire un mémoire afin d'établir son droit, employer un avocat pour dresser cet exposé des faits et moyens de la cause, de façon à ce qu'on ne puisse y opposer d'exception péremptoire, et qu'il puisse soutenir les attaques des avocats les plus retors en matière de chemins de fer ; puis, il faut signifier et produire ce mémoire, auquel la partie adverse oppose sa réponse, et l'autre partie, sa réplique ; en outre, il faut fixer la date de l'audition, puis enfin, se rendre à Ottawa, mettre l'affaire en marche, et la faire instruire.

A mon avis, la députation, dans sa sagesse collective, devrait être en mesure d'adopter une disposition, dans le genre de celle que je propose, qui s'appliquera à tous les cas et garantira aux citoyens la sécurité voulue, sans qu'il leur faille s'imposer tous ces frais et ces ennuis.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux): L'étude de cet article de la loi des chemins de fer a accaparé l'attention la plus soutenue de cette Chambre, au cours d'une législature précédente, et a absorbé un tèmps fort précieux, au sein du comité auquel cette mesure avait été soumise. L'honorable député (M. Lancaster) va un peu loin quand il prétend que tous ceux qui veulent saisir la commission des chemins de fer de ces questions qui rentrent absolument dans ses attributions, sont forcés de se rendre à la capitale et de présenter une demande spé-

ciale. Je m'étonne qu'il n'ait pas soufflé mot de la loi qui crée la commission. Evidemment, il n'a pas étudié les dispositions de cette loi. Dans sa sagesse, le parlement a délégué à la commission des chemins de fer les pouvoirs jadis exercés par le comité des chemins de fer du conseil privé, et entre autres, le pouvoir de statuer sur la question des croisements. L'article 227, que l'honorable débuté veut modifier, établit fort clairement que :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la façon prescrite par la présente loi, ou à moins que ne le permette quelque règlement ou ordonnance de la commission. La commission peut en tout cas établir telle limite de vitesse qu'elle juge à propos.

Cet article reconnaît la juridiction des commissaires et le devoir qui leur incombe de régler cette question. Et en attribuant ce pouvoir aux commissaires, le Parlement a jugé utile d'établir de plus amples dispositions touchant l'exercice des pouvoirs ainsi concédés. L'article 24 de la loi des chemins de fer décrète :

La commission peut, de sa propre initiative, ou à la demande du ministre à cet effet, doit instruire, entendre et décider toute affaire ou chose qu'elle peut en vertu de la présente loi, instruire, entendre et décider sur demande ou plainte; et en pareil cas, elle possède et peut exercer les mêmes pouvoirs que la présente loi l'autorise à exercer, en cas de demande ou plainte.

(2.) Tout pouvoir ou toute autorité que la présente loi confère à la commission peut, bien que la présente loi ne le dise pas ainsi, être exercé en différents temps ou à toute époque, selon que les circonstances l'exigeront.

L'article 23 de la même loi, précédent l'article que je viens de citer, porte :

La commission aura pleine juridiction pour instruire, entendre et décider toute requête présentée par une personne intéressée ou en son nom.

Inutile de fatiguer l'attention de la Chambre en lui donnant lecture de tout le texte de cet article qui énumère les pleins pouvoirs de la commission. Ainsi qu'il ressort de l'article 23, le Parlement a reconnu que la commission peut se prononcer sur cette question, abstraction faite de toute requête spéciale ; que, dans un certain sens, il n'est nullement nécessaire que les individus ou les groupes d'individus présentent de requête à la commission ; mais, que de sa propre initiative, celle-ci peut aborder l'étude de toute la question et rendre ses décisions au sujet de ces croisements. Il serait absurde de prétendre qu'il soit possible d'élaborer une disposition applicable à tous les chemins de fer au pays, sans distinction ; car la situation des chemins de fer est fort diverse ; dans certaines parties du pays, il y a des voies ferrées sur lesquelles il ne circule qu'un convoi par jour, tandis qu'ailleurs il y a des chemins de fer sur lesquels circulent de nombreux trains tous les jours. Je le répète, il est impossible d'élaborer une disposition qui s'applique à tous les chemins de fer sans distinction.

M. W. F. MACLEAN : Pourquoi pas ?

M. EMMERSON : C'est que la situation de ces chemins de fer est loin d'être uniforme ; et, d'ailleurs, la loi adoptée par le parlement en 1903 attribue à cette commission le pouvoir spécial de rendre jugement, ou en d'autres termes, de légiférer sur les différents croisements et les chemins de fer au pays. Le Parlement a virtuellement attribué à la commission le pouvoir de légiférer et de rendre ses décisions, en tenant compte de tous les faits et circonstances se rattachant à chaque cause qui lui est soumise, et ainsi, la commission, parfaitement renseignée sur les besoins de la localité en question, peut facilement élaborer un règlement ou rendre une ordonnance répondant aux besoins de la situation, de nature à remédier aux griefs et à assurer la sécurité du public. La commission peut ainsi réaliser son objectif, sans causer de graves torts comme cela pourrait avoir lieu, s'il existait un texte de loi inflexible, applicable à tous les chemins de fer au pays sans distinction. La loi déclare que " la commission pourra, de sa propre initiative, ou devra, à la demande du ministre ", être saisie de tout grief auquel l'établisssement d'un croisement quelconque pourrait donner lieu. Avant l'adoption de la loi de 1903, il était d'usage de s'adresser directement au ministère des Chemins de fer et des Canaux, qui renvoyait ces affaires au comité des chemins de fer du Conseil privé. L'audition de la preuve se faisait de vive voix, ou bien on pouvait transmettre à ce corps des mémoires sur la question. Ce tribunal était pleinement renseigné sur tous les faits ; il avait le pouvoir de rendre des arrêts particuliers, et c'est ainsi que, par le passé, on a remédié aux griefs et aux embarras existants. La loi de 1903 a créé un nouveau tribunal, revêtu de pouvoirs encore plus amples, en vue de la décision de ces questions, et il lui a été donné juridiction de remédier à tous les griefs formulés, et cela, après avoir mûrement étudié tous les faits se rattachant à la cause. Or, l'hiver dernier, ce fait a soulevé certaines critiques ; car il s'agissait de réglementer le taux de la vitesse. Tous ceux qui sont quelque peu renseignés sur la circulation des convois de chemins de fer savent que dans certaines villes, le grand nombre de croisements impose des précautions spéciales et l'établissement de sauvegardes toutes particulières, comme l'installation de gardiens ; tandis qu'un croisement voisin ne demande pas le même degré d'attention. Je le répète, la situation et les conditions diffèrent, et à mon avis, le Parlement a fait acte de sagesse en créant cette commission avec mission de

régler cette question des vitesses et qui a le devoir de se renseigner sur ces griefs auxquels l'honorable député voudrait remédier par son amendement. Il importe, dans l'intérêt public, que le Parlement use de prudence et de discrétion en établissant des règlements se rattachant à la circulation des trains de chemins de fer dans les villes et villages. Le Parlement s'est rendu compte du fait et il a statué sur les moyens d'assurer la sécurité des voyageurs. A mon avis, le Parlement a adopté le moyen le plus efficace pour atteindre cet objectif.

Il y a trois ans que le Parlement a décidé d'adopter ce système en confiant à une commission le pouvoir de réglementer les croisements de chemins de fer. Voilà à peine un an et demi que cette commission existe, et si je ne me trompe, elle s'est fidèlement et sagement acquitté de ses devoirs, à la satisfaction du pays. A mon avis, l'honorable député n'a pas réussi à prouver qu'il faille restreindre les pouvoirs accordés à la commission des chemins de fer, au sujet des vitesses à observer dans la circulation des trains. Il n'a pas allégué un seul argument valable à l'appui de sa thèse. Autant vaudrait affirmer que le Parlement devrait adopter une loi spéciale réglementant les tarifs du transport des marchandises. La loi attribue à la commission le pouvoir de réglementer les tarifs du transport des voyageurs et des marchandises. A coup sûr, cette commission est bien mieux en lieu de régler cette question que ne le serait soit le Parlement soit un comité de cette Chambre.

Cette ligne de conduite a été adoptée ; pourquoi la changerions-nous ? Mon honorable ami ne nous a indiqué aucune bonne raison de le faire. Nous l'avons écouté avec plaisir, cette année, comme nous l'avions écouté l'année dernière, non seulement en cette enceinte, mais dans la salle du comité des chemins de fer. Il nous a assurément intéressés et——

M. LANCASTER : Son désir est de vous convaincre, non pas de vous intéresser. Il ne s'agit pas de vous amuser.

M. EMMERSON : Mon honorable ami n'a aucunement réussi à nous convaincre ; mais je suis bien prêt à reconnaître qu'il a réussi à nous intéresser.

M. W. F. MACLEAN : Il était fort intéressant sans doute pour cette famille de trois personnes de se faire tuer à Sainte-Catherine.

M. EMMERSON : Il arrive, assurément, de malheureux accidents, et je ne cherche aucunement à me soustraire à mon devoir en ce qui regarde la protection du public contre les accidents de chemins de fer. Je m'applique simplement à faire comprendre que le Parlement a établi le rouage au moyen duquel le public peut être protégé.

M. LANCASTER : Le rouage ne fonctionne pas.

M. EMMERSON : Il est en excellent état de fonctionnement.

M. LANCASTER : Il ne donne aucun résultat.

M. EMMERSON : La loi est là ; le pouvoir est là. Naturellement la question de savoir si l'on pourrait édicter un article général s'appliquant uniformément à tout le pays en est une qu'il serait difficile, je pense, de résoudre.

M. HAGGART : Qu'est-ce qui serait difficile ?

M. EMMERSON : Il serait très difficile d'édicter une loi générale au sujet des passages à niveau et de la vitesse des trains qui serait applicable aux diverses conditions dans lesquelles se trouvent les chemins de fer dans toute l'étendue du Canada. Il se présente constamment des difficultés quant à l'interprétation des actes du Parlement. Mon honorable ami nous a lu aujourd'hui la décision de la cour Suprême et par là même nous a démontré que des légistes compétents diffèrent d'opinion entre eux quand il s'agit d'interpréter les statuts.

M. LANCASTER : Alors pourquoi ne pas rendre le sens clair ?

M. EMMERSON : Précisément nous l'avons rendu clair. Il est clair, puisque nous avons autorisé la commission des chemins de fer à régler la question. Elle peut émettre une ordonnance spéciale. L'article 227 de l'Acte des chemins de fer déclare particulièrement :

La commission peut en tous cas établir telle limite de vitesse quelle juge à propos.

La commission peut restreindre la vitesse à moins de dix milles à l'heure. Le fait est que la commission a juridiction absolue en la matière, qu'elle peut réglementer la vitesse à sa guise ; et dès lors, je ne vois pas pourquoi nous serions appelés à intervenir en quoi que ce soit ou à restreindre ses pouvoirs à cet égard. La commission est assurément beaucoup mieux en mesure de régler ces questions d'une manière satisfaisante que ne le seraient les membres de cette assemblée. Si nous avions sous les yeux les circonstances de chaque cas, si nous connaissions toutes les conditions relatives à chacun des passages à niveau du pays, nous pourrions établir une classification et varier les moyens de protection et de sauvegarde suivant les conditions de chaque cas.

M. HAGGART : L'honorable ministre prétend-il que la commission peut modifier ou changer l'article 227 par des règles ou règlements ?

M. EMMERSON : Si mon honorable ami (M. Haggart) croit que j'ai fait cette déclaration il se trompe entièrement.

M. HAGGART : C'est ce que j'avais compris

M. EMMERSON : Ce que je m'efforçais de démontrer,—et je l'ai peut-être fait d'une manière très imparfaite,—c'est que la commission a le pouvoir de faire des règlements au sujet de tout passage à niveau quelconque appartenant à n(importe quel chemin de fer au Canada. Aux termes de cet article 227 la commission est parfaitement autorisée à faire beaucoup plus que mon honorable ami ne demande de faire par son amendement. En vertu de l'article 227 la commission peut réglementer la vitesse, imposer de nouvelles conditions ou rendre les anciennes plus sévères même que celles imposées par l'article préparé par mon honorable ami. L'article 227 ne se trouve aucunement modifié par là ; mais lorsque l'article 227 délégua, et délégua sagement, à la commission ces pouvoirs législatifs,—car ce sont dans un sens des pouvoirs législatifs et des pouvoirs qui peuvent être exercés, ou des lois qui peuvent être édictées, avec la pleine connaissance des conditions et des circonstances,—il la mit en mesure de formuler ses règlements avec plus de succès que nous n'en saurions avoir en édictant un règlement général, comme le propose mon honorable ami. L'article 23 de l'Acte des chemins de fer prescrit ce qui suit :

La commission aura pleine juridiction pour instruire, entendre et décider toute requête présentée par toute personne intéressée ou en son nom:

(a) se plaignant de la compagnie ou qui que ce soit a manqué de faire ou accomplir quelque chose qu'elle était tenue de faire en vertu du présent acte ou de l'acte spécial, ou de quelque règlement, ordonnance ou instruction établi ou donné sous leur empire, par le Gouverneur en conseil, la commission, le ministre ou un ingénieur-inspecteur, ou qu'elle a fait quelque chose en contravention du présent acte ou de l'acte spécial, ou de quelque règlement, ordonnance ou instruction comme susdit :

(b) demandant à la commission de rendre une ordonnance ou de donner un ordre, une instruction, sanction ou approbation que la loi l'autorise de rendre ou donner;

Et la commission pourra ordonner et prescrire à toute compagnie ou personne de faire immédiatement, ou dans tel délai ou à tel temps qu'elle fixera, et de toute manière qu'elle prescrira en tant qu'elle sera conforme au présent acte, toute chose que cette compagnie ou personne est tenue ou peut être requise de faire en vertu du présent acte ou de l'acte spécial, et pourra défendre l'accomplissement ou la continuation de toute action ou chose contraire au présent acte ou à l'acte spécial, et elle aura pleine juridiction pour entendre et décider toutes questions de droit ou de fait, et devra, sous le rapport de la présence et de l'audition des témoins de la production et de l'examen des documents, de la mise à exécution de ses ordonnances, de la descente sur les lieux et de la visite des biens meubles et immeubles, et de toutes autres matières nécessaires ou propres à l'exercice de sa juridiction sous l'autorité du présent acte, ou, d'autre part, à la mise à exécution de celui-ci, avoir tous les pouvoirs, droits et privilèges qui appartiennent à un tribunal supérieur.

M. HAGGART.

Or, on reconnaîtra qu'en édictant cet article, le Parlement désirait que cette commission eût plein pouvoir, non seulement de formuler des règlements, mais de les appliquer.

La décision de la commission sur toute question de fait et sur le point de savoir si une compagnie ou personne est ou non partie intéressée aux termes du présent article, sera définitive et liera toutes les compagnies et personnes, et ce devant tous les tribunaux.

Mon honorable ami dit ensuite qu'il est nécessaire de produire une demande, de retenir les services d'avocats, de se présenter devant la commission comme on se présenterait devant un tribunal quelconque. Aux termes de l'article qui suit, la commission peut agir de son propre mouvement, sans en avoir été priée, s'il parvient à sa connaissance d'une manière ou d'une autre, par les rapports de ses ingénieurs, une simple lettre ou une simple parole, qu'un sujet de plainte existe. Un simple mot suffirait pour mettre le rouage en mouvement, ou

La commission devra, sur réquisition du ministre, etc.

Si un requérant se présentait au département des Chemins de fer et des Canaux, si quelqu'un se plaignait du danger provenant du passage à niveau existant à Hull, ou ailleurs au Canada, le ministre des Chemins de fer, aux termes de l'acte en question, a le pouvoir de prier la commission de s'occuper de l'affaire, non pas aux frais du requérant, non pas aux frais des gens du pays. La commission peut régler l'affaire, indépendamment des individus, indépendamment des compagnies, simplement parce que c'est un devoir qui lui a été imposé par le Parlement canadien ; et je suis persuadé que mon honorable ami (M. Lancaster) n'est aucunement fondé à prétendre que ce serait une corvée, un luxe dispendieux que de faire appliquer le remède par la commission. Mon honorable ami reconnaîtra j'en suis persuadé, qu'il ne sera pas très onéreux de mettre la plume à la main et d'adresser une lettre au département des Chemins de fer et Canaux. Le requérant aurait à faire la dépense du papier et de l'enveloppe ; mais il n'aurait pas à affranchir la lettre ; il suffirait de la jeter à la poste pour que le rouage établi par cet acte fût mis en mouvement et le remède appliqué.

M. LANCASTER. Rien n'a été fait ; il est dans la condition où il a toujours été.

M. EMMERSON : Rien n'a été fait ?

M. LANCASTER : Il est dans le même état dangereux où il a toujours été.

M. EMMERSON : Est-ce à quelque passage à niveau en particulier que songe mon honorable ami ?

M. LANCASTER : A celui dont j'ai parlé.

M. EMMERSON : Aucun passage à niveau ne m'a été signalé. Il est évident, si l'on passe en revue toutes les circonstances, que le Parlement a adopté une certaine ligne de conduite ; le Parlement a voté une loi accordant certains pouvoirs à ce tribunal. Ce tribunal exerce efficacement ses pouvoirs. Mon honorable ami, suivant moi, ne nous a pas indiqué de raison suffisante pour nous engager à changer cette ligne de conduite ou enlever à cette commission les pouvoirs dont elle est investie actuellement. Pour ma part je ne vois pas que l'amendement qu'il propose puisse résoudre la difficulté d'une manière aussi satisfaisante que l'organisation actuelle de la commission permet de le faire.

M. G. W. FOWLER (King-et-Albert) : M. l'Orateur, l'honorable ministre, tout en niant que l'honorable député de Lincoln eût convaincu la Chambre, a bien voulu reconnaître qu'il avait su l'intéresser. Pour être franc, il me faut déclarer que le ministre, lui, n'a été ni convaincant, ni intéressant. L'honorable ministre n'a pas osé nier qu'il soit absolument nécessaire d'adopter des mesures pour la protection du public aux passages à niveau dans notre pays. Mon honorable ami est un homme de beaucoup d'aplomb, mais il n'irait pas jusqu'à nier la vérité d'une telle proposition. Il ne se passe pas de semaine sans qu'on lise dans les journaux le récit de la mort accidentelle de quelque personne à un de ces passages à niveau. Dans ma propre ville,—traversée par le chemin de fer de l'Intercolonial qu'administre, et avec tant de succès (?) mon honorable ami—tout dernièrement encore, une jeune femme fut tuée par un train, comme elle traversait la voie. Ce train roulait à une vitesse de 40 à 50 milles à l'heure à travers le cœur même, la partie affairée de la ville, où des centaines de personnes traversent la voie dans le cours de la journée, et où il ne se trouve aucun moyen de protection, ni barrière, ni gardien. On permet aux trains d'y circuler à toutes les vitesses, depuis 25 milles jusqu'à 60 ou 70 milles à l'heure. Nombre d'autres accidents mortels se sont produits à ce même croisement. J'ai ici un numéro du "Daily Herald", de Stratford, en date du 28 janvier ; il donne le récit de la mort d'un homme frappé par un train du Grand-Tronc à un croisement qui se trouve à quelques milles à l'est d'une petite ville du nom de Shakespeare, et l'enquête du coroner est à se poursuivre. C'est là une question de très grande importance.

Ces compagnies de chemins de fer n'ont pas d'entrailles ; elles sont préoccupées de s'assurer des dividendes beaucoup plus que de sauvegarder la vie des citoyens. En notre qualité de représentants du peuple, nous sommes tenus de remplir ce devoir ; c'est à nous de voir à ce qu'il soit adoptée une loi qui empêche les compagnies de chemins de fer de se livrer à un massacre général d'êtres humains. J'ai donné quelque attention à ce sujet, et j'ai constaté qu'il ne se trouve peut-être pas un seul cas dans lequel la mort de la victime ne puisse être imputée directement ou indirectement à la négligence d'un employé. On permet aux trains de traverser des villages à des vitesses variant de quarante à soixante milles à l'heure, dans le cœur même d'agglomérations importantes. C'est une indignité. Quel remède le ministre propose-t-il ? La commission des chemins de fer, dit-il, va régler ces cas. Je suis d'avis que cette commission n'est aucunement en mesure de régler quoi que ce soit. Elle a une queue peut-être, mais elle n'a pas de tête, et chez toute personne, c'est la tête qui est sensée être l'organe pensant et dirigeant.

Le commission des chemins de fer est surchargée de besogne à l'heure qu'il est ; et pourtant l'honorable ministre voudrait nous faire croire que cette commission est prête à visiter toutes les villes depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique et à faire l'inspection des passages à niveau partout où c'est nécessaire. Y eut-il jamais prétention plus absurde émise par un homme de sa position. L'honorable ministre cite l'article 24 de l'acte qui autorise la commission à faire telle et telle chose de sa propre initiative. Si je suis bien renseigné, il se trouve à l'heure actuelle nombre de cas pressants que les commissaires n'ont pas encore réglés ; et pourtant l'honorable ministre s'en remettrait à eux de la décision de tous ces cas. Or toute la difficulté se trouverait résolue par l'adoption de l'article général très pratique proposé par mon honorable ami de Lincoln. Le ministre voudrait nous persuader que chaque cas particulier devrait être résolu à sa manière. Nous ne voulons pas de lois d'exception dans notre pays ; nous demandons une législation générale qui mette tout le monde sur le même pied. Quelles circonstances particulières pourrait-on bien invoquer dans un endroit quelconque pour légitimer son exemption des prescriptions de la loi générale ? Mon honorable ami ne nous a donné aucune raison démontrant qu'un village ou une ville en particulier devraient être exemptés de cette manière ; il ne saurait le faire. Il n'est pas de cas qu'un acte général puisse couvrir aussi bien. Qu'est-ce que l'honorable député désire obtenir ? Simplement que la Chambre fasse une déclaration définissant le sens de la loi clairement et distinctement, de manière à ce qu'il ne fasse plus aucun doute. L'honorable ministre a avancé comme raison à l'encontre de l'adoption de ce projet de loi, que de savants juges avaient différé d'opinion entre eux quant au sens du présent acte. On ne saurait guère trouver d'argument plus fort à l'appui de l'amendement projeté, qui fera tomber d'accord tous ces grands esprits. Les règlements établis par les commissaires veulent que toutes procédures prises devant la commission sous l'empire de l'acte soient prises soit par le

requèrant, soit par son procureur ; et dans les causes relatives à des passages à niveau, il pourrait s'écouler deux ou trois ans avant qu'un jugement intervienne, si nous en jugeons par l'histoire passée de la commission des chemins de fer. Nous éviterions tous ces inconvénients en adoptant la proposition très pratique soumise par l'honorable député de Lincoln. Celui-ci a droit à toute la reconnaissance du peuple canadien, non seulement pour ce qu'il a fait relativement à cette question, mais aussi pour la mesure qu'il a présentée à la dernière session du Parlement et que le Gouvernement, après l'avoir combattue, a fini par accepter. Je ne vois pas que l'honorable ministre ait refuté l'argumentation de l'honorable député de Lincoln, et je pense que ce bill devrait être adopté.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, le ministre des Chemins de fer et des Canaux a posé le principe que nous ne devrions pas classer les incidents, et que les ayant classé nous devrions leur appliquer une règle générale. Il a considéré comme admis qu'ayant cet acte des chemins de fer nous ne devrions pas nous permettre de le modifier. Or, je suis persuadé que cet acte des chemins de fer restera sans effet, s'il n'est pas constamment renforcé par de nouvelles lois ; et il y a de bonnes raisons pour que nous adoptions l'amendement proposé aujourd'hui. Il règle nombre de cas qui ont beaucoup de points de ressemblance —cas qui peuvent se produire dans des villes ou villages constitués, et qui sont assez importants pour légitimer l'adoption d'une loi générale les concernant. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux déclare que nous devrions laisser ces questions à la décision des commissaires. Il est vrai que ceux-ci pourraient édicter une règle générale les gouvernant ; mais nous ne savons pas quand un tel remède pourra être appliqué, et c'est pourquoi nous demandons au Parlement d'établir cette règle générale. Ce n'est là qu'un incident ; il y a des centaines de cas dans notre pays qui pourraient être rapidement et facilement réglés par des amendements à la loi, par des définitions plus nombreuses de la loi. Je soutiens qu'on a admirablement démontré l'à-propos de cet amendement, qui a pour but de sauvegarder les droits du peuple. La vie des sujets de Sa Majesté est de plus grande conséquence que les intérêts des chemins de fer. Tous les jours de nombreux particuliers perdent la vie. Dans la ville de Toronto récemment il se produisit une collision, à l'un de ces croisements, entre un tramway et un train de chemin de fer, et cinq personnes ou plus y perdirent la vie. Des accidents de même nature se produisent dans d'autres parties du pays. Le peuple compte que le Parlement fera la loi et que la commission l'appliquera. Nous sommes à la merci de cette commission, qui est aujourd'hui sans tête. En conséquence, le Parlement devrait voter une loi définissant

quelles mesures de protection il faudrait prendre aux croisements. C'est là une proposition raisonnable, et le principe au nom duquel nous la faisons, c'est que, à mesure que nous aurons plus l'expérience de cet acte des chemins de fer, plus la nécessité s'imposera au Parlement d'en définir les dispositions.

Pour cette raison, je dis que le Parlement est bien fondé à modifier et étendre constamment les dispositions de cet acte et à ne pas laisser ces questions à la discrétion des membres de la commission des chemins de fer. Je compte que la Chambre se montrera disposée à faire non seulement cette modification mais bien d'autres, à l'acte des chemins de fer, chaque fois que le besoin se fera sentir d'édicter une proposition générale sous forme de projet de loi. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) a fait voir que ces incidents sont tous de la même nature et qu'il est possible de protéger les droits du public au moyen d'une loi générale, au lieu de les laisser à la merci des tribunaux ou de la commission des chemins de fer. Je suis ennuyé, fatigué d'entendre dire aux gens qu'il faut s'adresser, non pas au Parlement, mais aux tribunaux et au Conseil privé pour obtenir la protection des droits du peuple. C'est ici qu'on devrait obtenir le redressement des griefs et la protection des droits du peuple ; mais nous trouvons que ces messieurs de la droite, comme d'habitude, sont hostiles à la reconnaissance des droits du peuple et tous disposés à accroître les privilèges des compagnies de chemin de fer.

M. L. P. DEMERS (Saint-Jean) : Cet article contesté, 227 de l'acte des chemins de fer, fut présenté en 1892, par l'honorable député de Lanark (M. Haggart), alors ministre des Chemins de fer et des Canaux. Son interprétation ne saurait faire de doute pour personne.

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou dûment gardée de la manière prescrite par e présent acte.

Or, la manière prescrite par l'acte est énoncée dans l'article 199 du même statut qui correspond à un article semblable de l'acte de 1888. L'article 199 est ainsi conçu :

La compagnie devra ériger et entretenir le long du chemin de fer des clôtures, barrières et garde-bestiaux comme suit :

Des clôtures d'une hauteur minima de quatre pieds six pouces, des deux côtés de la voie.

Des gardes-bestiaux, des deux côtés de la grande route à chaque croisement à niveau d'une grande route par un chemin de fer. A chacun de ces croisements les clôtures du chemin de fer doivent être recourbées sur le garde-bestiaux de chaque côté de la route.

Je ne sache pas que l'interprétation de cet article puisse faire de doute ; la cour suprême a jugé que le sens en était clair.

Il n'y a rien dans la loi qui oblige une compagnie de chemin de fer à placer des barrières aux points d'intersection des voies ferrées et des rues, et je ne vois pas comment nous pourrions amender la loi. Tout le monde est d'avis que nous ne saurions par législation restreindre la vitesse des chemins de fer. Les voies ferrées sont établies dans le but de faciliter et d'activer les transports, et nous ne devrions pas légiférer dans le but de diminuer la vitesse des trains. Tout ce que nous devrions faire c'est de réglementer cette vitesse et de protéger le public. Mon honorable ami de Lincoln fait à la Chambre une proposition dont le principe est bon, sans doute, mais qui ne saurait être appliquée dans la pratique. Chacun admettra que dans certains endroits il devrait y avoir des barrières. Partout où la population est dense il est sans doute nécessaire que la compagnie de chemin de fer entretienne des barrières ; mais ailleurs, même dans les villages, cette nécessité est loin de se faire sentir au même degré. Ainsi, chez nous à Saint-Jean (P. de Q.), les habitants aimeraient qu'il y eût des barrières à quelques-uns des croisements ; mais ils ne demandent pas qu'il y en ait à toutes les rues. Cela imposerait une forte dépense aux compagnies de chemin de fer, et ce n'est pas ce que la population demande. Celle-ci se contenterait de barrières aux croisements des rues les plus importantes, où il passe beaucoup de monde. Mais s'il nous fallait adopter la loi proposée par mon honorable ami de Lincoln, nous obligerions les compagnies à entretenir des barrières à tous les croisements. Ce serait aller trop loin, sans utilité pour le public. Il serait plus sage de notre part de laisser cette question à la commission des chemins mins de fer, laquelle a le pouvoir de légiférer sur ces questions. Chaque fois que se soulève la question de la nécessité de l'établissement de barrières dans un endroit donné, la commission des chemins de fer est mieux à même que n'importe quel tribunal de décider le cas. Pour ma part, je ne vois pas pourquoi on forcerait les compagnies de chemin de fer à construire et entretenir des barrières à toutes les rues, sous prétexte que ces barrières sont demandées aux croisements de quelques-unes de ces rues. On a prétendu que la commission des chemins de fer n'avait pas le pouvoir de forcer les compagnies de chemin de fer à installer ces moyens de protection ; mais elle peut forcer une compagnie à faire passer sa voie au-dessous ou au-dessus d'un grand chemin. C'est ce que déclare nettement l'article 186. Puis, reportez-vous à l'article 187, et vous verrez que l'article 186 a trait non seulement aux nouveaux chemins de fer, mais aux croisements le long de voies ferrées anciennement établies. On voit donc que la commission des chemins de fer a plein pouvoir d'appliquer le remède voulu. Dès lors, pourquoi nous mettrions-nous à légiférer sur ce sujet avant de nous être rendu compte que la commission des chemins de fer est incapable de remplir ses fonctions. Où voit-on que des griefs ont été soumis à la commission, et que celle-ci a négligé d'appliquer un remède ? Je ne vois aucune circonstance qui nous justifie d'intervenir. Si je pouvais voir quelque circonstance justifiant l'adoption d'une loi comme celle que propose mon honorable ami, je serais disposé à lui donner le bénéfice du doute, car je ne suis pas particulièrement porté à favoriser les compagnies de chemin de fer à l'encontre du public.

M. GERMAN : Il n'y a aucun doute que le pays demande à grands cris qu'on prenne les dispositions nécessaires pour modérer la vitesse des trains, aux points les plus populeux des villes et des villages. Je sais qu'il en est ainsi dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et on devrait certainement voir à faire cesser cet état de choses. Il appartient au comité des chemins de fer de décider si le moyen qu'on nous propose se recommande ou non par certains bons côtés. La commission des chemins de fer a tous les pouvoirs nécessaires pour régler la vitesse des trains et protéger le public, mais la difficulté est que cette commission ne prend pas les devants, et que le public ne lui fait pas connaître ses griefs. Il faudrait, en vérité, beaucoup de temps avant que la commission des chemins de fer pût être mise en mesure de donner sa décision sur toutes questions en litige entre les compagnies de chemin de fer et le public, au sujet du degré de protection qu'il conviendrait d'avoir aux endroits où la population est la plus dense.

M. HAGGART : Ne croyez-vous pas que c'est le devoir de la commission des chemins de fer d'adopter les règlements nécessaires pour les passages à niveau ?

M. GERMAN : La commission des chemins de fer n'a jamais fait de ces règlements à venir jusqu'à présent, et il n'y a aucune probabilité que cela change.

M. HAGGART : Mon honorable ami n'aurait qu'à lire l'article 25 de la loi pour se convaincre que c'est le devoir de la commission des chemins de fer de faire ces règlements.

M. GERMAN : Eh bien, rien n'a encore été fait, et, à en juger par les apparences, il n'y a pas de probabilité que cela changera de sitôt. Les plaintes sont surtout nombreuses, dans la province d'Ontario, au sujet de ce manque de protection aux endroits les plus dangereux des villes et des villages. Pour ma part, je verrais avec plaisir ce bill être soumis au comité des chemins de fer. Et si, en attendant, la commission des chemins de fer voulait bien adopter quelque règlement d'urgence, nous nous estimerions satisfaits. Mais, tant que cela ne sera pas fait, je crois que ce Parlement devrait prendre toutes les dispositions nécessaires pour obvier à ces difficultés, et cela sans préjudice de ce que le

comité des chemins de fer pourrait décider à ce sujet.

M. HAGGART : Mon honorable ami de Lincoln nous présente ici le même bill que celui qu'il nous a déjà présenté il y a deux ans. Je n'ai pas eu alors le plaisir de l'entendre faire la défense de sa proposition de loi, mais j'ai suivi de près ce soir toutes ses remarques. L'article de l'ancienne loi dont il nous a donné lecture stipule que :

Nulle locomotive de chemin de fer ne traversera un quartier populeux de ville ou de village à une vitesse de plus de six milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ainsi que le prescrit la loi.

Il est impossible de s'exprimer plus clairement. Mon honorable ami nous a dit que le juge qui avait siégé en première instance avait vu son jugement approuvé par la cour d'appel, mais que la cour suprême en avait décidé autrement. Il a ajouté que la compagnie, afin de laisser les choses en l'état où les avait mises la cour suprême, avait payé la réclamation, ce qui rendait un appel inutile. L'article que j'ai cité est emprunté à la loi 55-56 Victoria. Sont-ce bien là les termes de la loi actuelle ? Voici ce que dit cette loi :

Nul train de chemin de fer ne traversera un quartier populeux de ville ou de village, à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée——

Jusque là, cela ne diffère guère de l'ancienne loi, mais voici où apparaît une variante——

——ou suffisamment protégée ainsi que le prescrit la loi.

Afin de saisir la portée de cette différence, il faut savoir ce qu'on veut dire par " suffisamment clôturée ", dans la loi de 1903. Je n'ai pas eu l'occasion d'étudier la loi 55-56 Victoria, mais mon honorable ami de Welland m'a édifié à ce sujet. Quant à la loi actuelle, je ne crois pas qu'on puisse l'interpréter autrement que comportant défense de faire passer un train de chemin de fer à travers un quartier populeux de ville ou de village à une allure de plus de dix milles à l'heure, à moins que la commission de chemin de fer n'en décide autrement. Considérons les pouvoirs de cette commission. Elle peut adopter tous les règlements qu'il lui plaira au sujet de la vitesse des trains, de l'emploi des sifflets à vapeur, et des soins à apporter pour la sûreté des employés de chemins de fer sur les trains en mouvement. Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) affirme qu'il serait impossible de fixer le degré de vitesse, parce que la vitesse varie suivant les endroits. J'incline à croire, cependant, que la loi oblige les commissaires —bien qu'ils puissent ici user de discrétion— à faire à ce sujet tous les règlements qu'ils jugeront convenables. Quand un cas d'exception se présente, tout ce qu'il reste à faire, c'est d'appliquer à cette exception un règlement particulier. Ainsi donc, la loi me paraît vouloir dire clairement qu'aucun train de chemin de fer, à moins de règlements contraires édictés par la commision des chemins de fer, ne pourra traverser un quartier populeux de ville ou de village à une vitesse supérieure à dix milles à l'heure. Je ne crois pas que l'amendement proposé par mon honorable ami de Lincoln pourrait rendre cette loi plus explicite. Je puis me tromper, et il est possible que les cours de justice en décident autrement. Tout de même, si les mots veulent dire quelque chose, il y a ici défense expresse à toute compagnie de chemin de fer de faire passer ses trains à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou protégée ainsi que le veut la loi, et c'est bien là le sens qu'y a attaché l'honorable député de Welland. Nous avons donné à la commission des chemins de fer les pouvoirs nécessaires, et si elle n'exerce pas ces pouvoirs elle devrait le faire. Il y a peut-être d'autres moyens de protection, à ces passages à niveau, que ceux qui consistent à avoir des barrières ou des gardiens. En certaines parties du Canada et des Etats-Unis, on a mis en pratique un système très ingénieux permettant de mettre une cloche en mouvement, durant un assez long temps, avant qu'un train apparaisse à un passage à niveau. Assurément, on devrait pouvoir autoriser les compagnies de chemin de fer à se servir de moyens de protection de cette sorte, chaque fois que cela est plus à propos. Je crois que le comité et l'honorable ministre des Chemins de fer admettront sans peine que ce sujet mérite toute leur attention, et nous voulons espérer que l'honorable ministre fera avant longtemps connaître la ligne de conduite qu'il entend suivre ici.

A six heures, la séance est levée.

Reprise de la Séance.

La Chambre reprend la séance à huit heures.

M. BLAIN : Le bill de mon honorable ami de Lincoln, pour demander des mesures de protection plus efficaces, aux passages à niveau, mérite d'être pris en sérieuse considération. Il y a de cela plusieurs années, quand cette même question a été mise en discussion, le public fut invité à soumettre ses griefs au comité des chemins de fer du Conseil privé, et il obtint la promesse qu'on ferait droit à ses réclamations. Mais cette promesse était de celles dont on peut dire qu'autant en emporte le vent. Lors des sessions précédentes, on a encore fait patienter ce bon public en lui disant d'attendre que la commission des chemins de fer fût entrée en fonctions. Eh bien ! cette commission existe depuis 1903, et cependant je ne crois pas qu'on pourrait me citer un seul cas, par tout le Canada, pouvant démontrer que les choses se soient améliorées à cet égard. Par conséquent, il nous importe fort peu de savoir si c'est le comité des

chemins de fer du Conseil privé qui a ici juridiction, ou bien si c'est la commission des chemins de fer, car ni l'un ni l'autre de ces corps n'a cru bon jusqu'ici d'agir. J'ai eu moi-même, en 1903, l'honneur d'attirer sur cette question l'attention du ministre des Chemins de fer du Canada, lors de la mise en discussion du bill des chemins de fer. Je proposai alors cet amendement, qui se trouve à la page 6467 des "Débats" de 1903 :

Chaque compagnie établira et maintiendra, à tous les passages à niveau, dans les villes et les villages, constitués ou non, des barrières, sonneries électriques ou passages souterrains suffisants pour la protection des personnes circulant dans ces rues ou grands chemins.

A quoi le ministre des Chemins de fer répondit :

Il est inutile d'ajouter cela au statut, car la commission des chemins de fer a déjà pleins pouvoirs de faire tout ce que demande cet amendement, et c'est ce quelle fera dès qu'elle sera entrée en fonctions.

Les exemples ne manquent pas, au Canada, pour appuyer ces réclamations. Dans mon propre comté, le Grand-Tronc a construit une ligne de Toronto à Hamilton, ligne qui était autrefois à une seule voie. Dans ce temps-là la vitesse n'était pas très grande, et dans les villages du sud de ce comté les passages à niveau étaient sans protection aucune. Quelques années plus tard le Grand-Tronc construisit une voie double entre Toronto et Hamilton, voie sur laquelle circulaient non seulement ses propres trains mais aussi ceux de la Compagnie du Pacifique. Aujourd'hui, les trains traversent des villages populeux à une vitesse de 40 à 45 milles à l'heure, sans qu'on ait rien changé à l'insuffisance des moyens de protection dont je viens de parler. Il me semble pourtant que le public a bien le droit d'exiger qu'on cesse à ce point de le considérer comme une quantité négligeable. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux a répondu à mon amendement, en 1903, en nous disant que cette question de protection du public, aux passages à niveau, serait mise à l'étude par la commission, et nous l'avons cru sur parole. A Brampton, où je demeure, il y a un passage très dangereux, qui nous cause beaucoup d'ennuis, et où plusieurs personnes ont déjà été tuées depuis quelques années. Le maire a fait adopter une délibération par le conseil de ville, et des plans ont été dressés pour témoigner du danger que présentait ce passage à niveau. Ces plans ont été soumis à la commission des chemins de fer, lors d'une de ses réunions à Toronto, et il y avait là toutes les indications nécessaires pour démontrer que la vue se trouvait obstruée, à ce passage, par les maisons environnantes, et qu'on ne pouvait pas voir venir les trains. Mais nous n'obtînmes pas là plus de satisfaction qu'ailleurs. Il ne suffit pas au Gouvernement de venir nous dire qu'il a transféré à la commission des chemins de fer tous les pouvoirs nécessaires pour agir en ces matières. Ce que le public est en droit de demander, c'est que le Gouvernement ou la commission des chemins de fer s'entremette pour que la loi soit appliquée —si toutefois nous avons une loi pour cela— et pour qu'on nous assure plus de protection. Mon honorable ami de Lincoln a déjà attiré là-dessus l'attention du Gouvernement, lors des sessions précédentes, et des pétitions ont afflué venant de presque toutes les municipalités importantes de ce pays. Je suis d'avis qu'une loi générale est ici nécessaire. On pourra peut-être nous dire que le danger n'existe pas partout au même degré, et qu'il est bien moindre, par exemple, aux endroits où il se fait peu de trafic et où la population est peu considérable. Mais cela n'empêche pas qu'il serait préférable d'avoir ici une loi générale, en laissant à la commission des chemins de fer le soin de s'occuper des cas exceptionnels. J'approuve entièrement le bill présenté par mon honorable ami. Il est possible que ce bill doive être modifié par la suite, mais il n'en doit pas moins, je crois, sous sa forme actuelle, recevoir la coopération du Gouvernement afin que le public reçoive la protection à laquelle il a droit.

M. ALFRED H. CLARK (Essex-sud) : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député de Lincoln (M. Lancaster) qu'il est nécessaire de faire ici quelque chose, et j'inclinerais assez à appuyer son bill, si la loi actuelle ne contenait pas à ce sujet toutes les dispositions nécessaires. Mais il me semble qu'il y a ici deux ou trois raisons pour lesquelles il est préférable de s'en rapporter, en ces matières, à la commission des chemins de fer.

Je représente une circonscription traversée par deux ou trois grandes lignes de chemin de fer, et d'où sont venues beaucoup de plaintes au sujet de la vitesse des trains. La grande difficulté, ce n'est pas tant la vitesse mais l'impossibilité où on se trouve, à certains passages à niveau, d'apercevoir ou d'entendre les trains, parce qu'il y a des obstructions et des maisons avoisinant immédiatement la voie. Il me semble que, dans ces cas-là, il conviendrait de régler le degré de vitesse. Je ne crois pas qu'une diminution de vitesse de dix milles à l'heure soit suffisante en certains endroits, tandis qu'ailleurs cela suffit amplement. Par conséquent, et selon que les conditions différeront, c'est à la commission des chemins de fer de décider qu'à certain passages dangereux la vitesse devra être abaissée au minimum et qu'elle pourra ailleurs être accrue, de façon à donner à tous pleine et entière justice.

Une autre difficulté qui se présente, c'est celle résultant des dommages pouvant être subis par le public dans tel ou tel quartier populeux de ville ou de village. Ces sortes de litiges prêtent toujours à beaucoup d'incer-

titude ; car les jurys ne s'entendent pas toujours sur le sens qu'il convient d'attacher à ces mots " quartiers populeux ", et les personnes qui ont subi des dommages ignorent alors jusqu'à quel point elles peuvent se prévaloir des dispositions de la loi. D'un autre côté, la commission des chemins de fer pourrait décider qu'un certain degré de vitesse convient pour un certain passage, et de la sorte, quand des difficultés s'élèvent, la commission peut être facilement saisie du différend. D'après ce que j'en sais, c'est la chose la plus aisée du monde d'avoir accès à la commission des chemins de fer. Il y a quelque temps, à la suite de difficultés qui s'étaient élevées avec la Compagnie du chemin de fer de Père-Marquette, au sujet du service fourni par cette compagnie, nous avons écrit à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui s'est immédiatement occupé de la chose et a fait droit à notre demande. Nous n'avons éprouvé alors aucune perte de temps, et nous n'avons eu qu'à nous louer de l'esprit de justice des commissaires. Pour toutes ces raisons, et jusqu'à ce qu'on ait pu démontrer que la commission des chemins de fer est inefficace, je crois donc qu'il est plus prudent de ne pas se départir de la règle jusqu'ici suivie par le Gouvernement et de s'en rapporter, en ces matières, entièrement aux membres de cette commission.

M. DAVID HENDERSON (Halton) : Je n'ai pas dessein, Monsieur l'Orateur, de discuter ici le côté légal de cette question. Tout cela a été fort bien exposé par l'honorable député (M. Lancaster) qui a présenté le bill. Je me contenterai de faire remarquer au Gouvernement et au comité qu'il existe certaines conditions, tant dans les districts ruraux, que dans les villes et les villages érigés en municipalités, qui demandent l'attention de ceux qui ont charge des affaires publiques. Je citerai un exemple, pris dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, et où ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami de Peel, il y a un grand nombre de trains passant chaque jour. Quand j'ai visité cette partie du pays, on m'a montré un certain croisement à niveau où passent en 24 heures, et entre deux villages, de soixante à quatre-vingts trains. Si les villes et les villages ont besoin de protection, il me semble que ce cas suffit à démontrer qu'il faut étendre aussi cette protection aux districts ruraux. Une voie rurale, traversée, en 24 heures, par soixante-quinze à quatre-vingts trains de chemin de fer, présente autant de danger que pourraient en présenter les passages à niveau des faubourgs de villes ou de villages. Si donc on se propose de changer la loi à cet égard, je crois devoir rappeler qu'il y a bien des districts ruraux, en ce pays, où ce besoin de protection s'impose avec autant de force que dans les villes et les villages.

M. G. N. PERLEY (Argenteuil) : Bien que j'en sois encore à mes premiers débuts dans cette Chambre, je crois de mon devoir de dire quelques mots pour appuyer ce bill, ou plutôt le principe de ce bill. Je sais qu'il est fort difficile au Gouvernement de s'occuper de cette question, mais il n'en est pas moins certain que le grief dont on se plaint est des plus sérieux. L'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) semble être d'avis qu'aucun abus bien criant n'a encore été relevé. Il me semble, pourtant, qu'il suffirait, pour bien établir ces griefs, de considérer qu'il ne se passe guère de semaine ou de mois sans qu'on entende parler que des personnes ont été tuées à ces passages à niveau. Il y a ici quelque part, quant on veut s'occuper de la chose, un vice initial. Nous savons tous que la commission des chemins de fer est investie à cet égard de pleins pouvoirs. Personne ne met cela en doute, ce qui n'empêche qu'on conviendra qu'il est très dispendieux pour une ville ou un village de se faire représenter ici à Ottawa pour obtenir satisfaction au sujet de tel ou tel passage à niveau. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) a rappelé que la commission des chemins de fer pouvait se prévaloir de la disposition de la loi qui lui permet d'agir sans en être priée. Mais nous savons tous, par expérience, que ces sortes de sauvegardes ne représentent pas grand chose, quand il s'agit d'une commission comme celle-ci, qui a tant à faire et qui sera toujours de plus en plus occupée. Il n'y a pas lieu de s'attendre que cette commission prendra jamais elle-même l'initiative. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux prétend que la Chambre, en accordant à cette commission les pouvoirs nécessaires, a laissé entendre que ces questions seraient à l'avenir du domaine exclusif de cette commission. Cette commission a été créée par ce Parlement, et si la loi est susceptible de modification, je ne vois pas pourquoi il n'appartiendrait pas au Parlement de prendre le devant. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a délibérément négligé d'exprimer une opinion sur les mérites de cette question, et il me semble que c'est là la vraie procédure à suivre pour les membres de cette Chambre. Il n'y a aucun doute, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, que les besoins des villes et villages diffèrent beaucoup les uns des autres, mais cela n'empêche qu'on ne peut pas admettre qu'une compagnie de chemin de fer puisse faire passer ses trains à une vitesse de 40 ou 50 milles à l'heure sans protéger le public. Et l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux ne pourrait nous citer un seul endroit tant soit peu habité où l'on ne trouverait pas à redire à cette vitesse. Je crois donc, Monsieur l'Orateur, qu'il est temps que nous cherchions ici à faciliter au public la tâche de se faire rendre justice. Pour ce qui est de la rédaction même du bill, je m'en rapporte à la sagesse de l'honorable ministre des Chemins

de fer et de tous ceux qui ont plus d'expérience que moi en ces matières, mais je persiste à dire qu'il incombe au Gouvernement et à cette Chambre de prendre tout cela en considération et d'édicter à ce sujet les dispositions nécessaires pour la sauvegarde du public, au lieu de laisser le public et la commission aux prises, comme il arrive actuellement.

L'honorable M. CHS. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je suis certain, Monsieur l'Orateur, que nous sommes tous d'accord, en cette Chambre, pour admettre que mon honorable ami (M. Lancaster) n'a eu en vue, en présentant ce bill, qu'un excellent objet, qui est d'assurer une protection plus efficace au public aux croisements à niveau des chemins de fer, dans les villes et les villages du Canada. D'un autre côté, il importe que nous considérions les dispositions de la loi actuelle et que nous nous assurions aussi à quel degré nous pourrions être plus amplement protégés par la mesure que nous offre mon honorable ami. Il me paraît impossible que cette Chambre puisse constituer en association une compagnie de chemins de fer qui, en certains points, ne traverserait pas une ville ou un village, et alors nécessairement cette compagnie devra croiser une des voies publiques de cette ville ou de ce village. Que nous dit ici la loi ? La loi nous dit explicitement qu'aucun chemin de fer ne pourra croiser une voie publique de ville ou de village érigé en municipalité, sans en avoir au préalable obtenu le consentement de la commission des chemins de fer. Et cette loi nous dit aussi que la commission des chemins de fer devra déterminer les conditions auxquelles ce croisement pourra se faire. Dans les cas où un chemin de fer croise déjà la voie publique, il peut être loisible à la commission des chemins de fer de modifier les conditions auxquelles permission a été accordée de faire ce croisement. Ainsi, comme on voit, la commission des chemins de fer a ici pleins pouvoirs pour agir en toutes les circonstances.

M. COCHRANE : Oui, mais elle ne fait rien.

M. FITZPATRICK : Que mon honorable ami veuille bien prendre patience. Quelles sont les fins qu'on cherche à obtenir par cette mesure, et quels en seraient les résultats ?

Il n'y a pas le moindre doute que tous passages à niveau ne peuvent pas être établis dans des conditions identiques, et pour chacun d'eux, il faut tenir compte des conditions locales. On ne prétendra pas, par exemple, soumettre aux mêmes règlements un passage dans le centre d'une grande ville et celui qui se trouve sur les confins d'un obscur village. Il faut absolument tenir compte des conditions locales.

Que résulterait-il si le projet actuel était adopté ? Il en résulterait que les commissaires auraient les mains liées ; ils seraient obligés d'exiger soit une barrière, soit un gardien à tous les passages, quelles que fussent les conditions locales. Ils n'auraient pas de discrétion à exercer, qu'il s'agisse, comme je viens de dire, d'une traverse dans le cœur de Montréal, ou sur les confins d'un obscur petit village, dans une partie quelconque du Canada. La commission des chemins de fer serait obligée d'appliquer les mêmes règles à tous les passages de niveau.

M. FOSTER : Comment les choses se passe-t-elles actuellement ?

M. FITZPATRICK : Actuellement, la chose est laissée à l'initiative de la commission des chemins de fer.

M. FOSTER : En vertu d'une condition imposée par le Parlement ?

M. FITZPATRICK : Je ne saisis pas bien la question.

M. FOSTER : Quant à la vitesse.

M. FITZPATRICK : En l'absence de règlement la vitesse ne doit pas excéder dix milles à l'heure.

M. FOSTER : Mais les commissaires peuvent faire des règlements ?

M. FITZPATRICK : Oui, ils peuvent ordonner que la vitesse soit moindre que dix milles à l'heure et ils peuvent aussi autoriser une plus grande vitesse, pourvu que les précautions nécessaires soient prises.

M. FOSTER : La commission peut-elle passer outre à une disposition votée par le Parlement ?

M. FITZPATRICK : Certainement, quand la loi l'y autorise formellement.

M. FOSTER : La loi donne-t-il ce droit aux commissaires ?

M. FITZPATRICK : Oui ; cela est dit en toutes lettres, à l'article 186, je crois.

Maintenant, Monsieur l'Orateur, si j'ai bien exposé la question, si la commission des chemins de fer a le droit de déterminer les conditions dans lesquelles un passage à niveau peut être établie, il ne reste plus à la Chambre qu'à examiner si, oui ou non, la commission peut être appelée à intervenir dans chaque cas particulier. Il n'est pas nécessaire que la commission intervienne dans chaque cas, dans chaque municipalité, mais elle a le pouvoir de déterminer les conditions dans lesquelles tous les passages à niveau seront établis dans toutes les municipalités. Elle pourra décider, du même coup, pour toute la municipalité. C'est ici que se présente la question de savoir s'il est nécessaire ou non qu'un particulier se plaigne auprès de la commission des conditions existantes à chaque passage, ou d'obliger la commission à agir. Voyons ce qui arrive.

M. COCHRANE : Il n'arrive rien.

M. FITZPATRICK : En règle générale, on suppose qu'un passage à niveau est un danger pour la population d'une certaine localité. Ce danger ne menace pas un citoyen en particulier, mais une collectivité de citoyens. Dans ce cas, ces derniers s'adresseraient à leur conseil municipal et ce conseil prendrait les mesures nécessaires. S'il existait, dans une municipalité, un passage mettant en danger la vie des citoyens, le conseil municipal interviendrait, et s'il n'intervenait pas, nous savons que les électeurs ne seraient pas lents à s'adresser à leurs députés, et ces derniers, ainsi mis en demeure, n'auraient qu'à signaler au ministre des Chemins de fer l'existence de ce passage dangereux. L'acte des chemins de fer décrète que le ministre, de son propre mouvement, peut obliger la commission des chemins de fer à intervenir et à régler la question, de sorte que le particulier lésé peut se faire protéger, soit par son conseil municipal, soit par son représentant au Parlement.

Je considère que voilà un ensemble de conditions qui se recommande à la Chambre et que les députés comprendront qu'il vaut mieux laisser régler cette question par une commission qui a été instituée par le Parlement expressément pour régler les questions de cette nature. J'admets toute l'importance qu'il y a d'appeler l'attention publique et surtout celle de la commission sur l'état de ces passages, et à ce point de vue le débat actuel est très important. Il est utile que la commission sache, et après cette discussion elle ne manquera pas de savoir, que des passages à niveau dangereux existent à différents endroits et que le Parlement s'attend à ce que les commissaires fassent disparaître ce danger.

Je répète que la question est très importante; elle n'intéresse pas seulement les particuliers et les municipalités, mais aussi les compagnies de chemins de fer—je sais qu'il n'est guère populaire dans cette Chambre de parler en faveur des compagnies de chemins de fer, mais, pour ma part, je suis d'opinion qu'une compagnie de chemin de fer a les mêmes droits à la justice qu'un particlier ou une municipalité, et je considère que dans les circonstances il convient de renvoyer la question devant le comité des chemins de fer. Ce comité pourra entendre plus au long les arguments des intéressés, et si de cette nouvelle étude il résulte des renseignements que nous ne possédons pas actuellement, nous pourrons modifier notre manière de voir et travailler à introduire dans la législation des changements qui atteindront le but désiré. Je suis prêt, en conséquence à favoriser l'adoption du bill, en deuxième lecture, avec l'entente qu'il sera ensuite soumis au comité des chemins de fer pour y être étudié de nouveau.

La motion est adoptée et le bill est admis à la deuxième lecture.

M. FITZPATRICK.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose que le bill soit renvoyé devant le comité permanent des chemins de fer, des canaux et des télégraphes.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Monsieur l'Orateur, avant que le vote soit émis sur cette motion, j'ai quelques observations à présenter. Ceux d'entre nous qui siégeaient dans cette Chambre pendant la dernière législature, se rappellent que plusieurs bills d'intérêt public ont été renvoyés devant le comité des chemins de fer sans aucun résultat. Jamais un amendement n'a été adopté, sans qu'il ait été discuté et voté par la Chambre siégeant en comité général, comme cela doit toujours se faire lorsqu'il s'agit de bills d'intérêt général.

L'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers) a déposé une proposition de loi très utile rendant les compagnies de chemins de fer responsables des incendies causés par les locomotives le long des voies ferrées, et les rendant responsables des dommages causés par ces incendies. Ce bill a été déposé pendant deux sessions consécutives et a été chaque fois renvoyé devant le comité des chemins de fer sans aucun résultat. Mais, plus tard, pendant que la Chambre était à discuter l'acte général des chemins de fer, l'amendement fut adopté.

M. Cowan, le député d'Essex, déposa aussi, à deux reprises différentes, un bill concernant le drainage en-dessous des voies ferrées ; cette loi était d'une grande importance pour les cultivateurs, surtout dans la province d'Ontario. Chaque fois, ce bill fut renvoyé devant le comité des chemins de fer et il n'en est rien résulté avant 1903, alors que la Chambre siégeant en comité général, était occupée à la refonte de l'acte général des chemins de fer, et ce n'est qu'alors que l'amendement de M. Cowan a été adopté.

Je pourrais citer d'autres exemples. Quand le ministre de l'Agriculture dépose un projet de loi relevant de son ministère, il ne demande pas qu'il soit renvoyé devant le comité de l'agriculture et de la colonisation.

S'il est sincère, comme nous devons le supposer, et s'il tient à ce que son bill soit adopté, il insiste comme moi pour qu'il soit étudié par le comité général de la Chambre, comme doivent l'être tous les bills d'intérêt public.

Voici encore d'autres exemples. L'an dernier, quand l'honorable ministre de la Justice proposa un amendement à l'Acte des chemins de fer, le même qu'il s'agit d'amender en ce moment, il n'a pas demandé que son bill fut renvoyé devant le comité des chemins de fer, des canaux et des télégraphes, pour que les deux parties fussent entendues, bien que les compagnies de chemins de fer fussent beaucoup plus touchées par ce bill que par celui que je pro-

pose. Il a suivi la procédure ordinaire en demandant que la Chambre se forme en comité général pour délibérer sur le bill, et c'est ce qui a été fait. Si cette manière de procéder a été considérée comme la bonne à l'égard d'un amendement à la loi des chemins de fer proposé par le ministre de la Justice, en 1903, elle devrait être aussi la bonne, à l'égard d'un amendement à la loi par le député de Lincoln.

Avec toute la déférence possible, je maintiens que ce bill devrait être soumis au comité général de la Chambre, au lieu d'être renvoyé devant le comité des Chemins de fer qui n'est qu'un cul-de-sac sans issue. Le bill qui lui est soumis revient nécessairement ici, pour être discuté par le comité général de la Chambre, et même si ce comité décidait que le bill doit être rejeté, il faut qu'il revienne quand même devant la Chambre. Ce renvoi devant le comité n'est qu'un moyen d'enterrer le bill, comme cela a été fait à propos du projet de loi concernant les garde-bestiaux que j'ai déposé pendant trois sessions consécutives et qui a été invariablement renvoyé devant le comité des Chemins de fer où on a toujours réussi à l'étrangler par un moyen ou par un autre, sans jamais se prononcer sur le mérite de la question, et finalement il n'a été adopté que par le comité général de la Chambre en 1903, lors de la refonte de l'acte général des chemins de fer.

Avec tous ces faits présents à la mémoire et connaissant le sort réservé aux bills renvoyés devant le comité des Chemins de fer je m'oppose à la motion.

Je ne parle pas des bills d'intérêt privé qui sont, avec raison, soumis à ce comité et qui ne reviennent pas devant la Chambre si le comité les rejette, mais je répète que les bills dits d'intérêt public ne doivent pas être renvoyés devant le comité des chemins de fer, et le bill actuel devrait être traité comme un bill d'intérêt public. La même règle devrait s'appliquer à tout le monde. La Chambre devrait se former en comité général pour délibérer sur ce bill, et je suis convaincu que nous pourrions le rendre plus acceptable qu'en allant inutilement perdre notre temps devant le comité des Chemins de fer, où surgiront des discussions interminables entre les avocats des compagnies et les autres intéressés, et qui, en fin de compte, ne nous apprendront rien de nouveau. C'est à nous qu'il incombe de faire les lois et nous sommes supposés savoir ce que veulent nos commettants ; si le ministre de la Justice, moi-même ou un député quelconque désire connaître les vues des compagnies de chemin de fer, nous sommes assez honnêtes et assez intelligents pour nous en enquérir, et d'ailleurs, cela fait partie des fonctions que nous sommes appelés à remplir, car nous sommes les représentants de ces compagnies au même titre que les représentants du peuple. Je demande donc que ce bill soit discuté par la Chambre au complet, comme cela se pratique pour les autres bills d'intérêt public. Je considère que c'est une mauvaise tactique de le renvoyer devant le comité des chemins de fer, et je demande à la Chambre de rejeter la motion du ministre de la Justice.

La motion de M. Fitzpatrick est mise aux voix.

POUR :

Messieurs

Adamson, LeBlanc,
Alcorn, Lefurgey,
Archambault, Lemieux,
Barker, Logan,
Beauparlant, Loggie,
Béland, Lovell,
Black, Macdonald,
Bole, Macpherson,
Borden, sir Frederick, McCarthy (Simcoe),
Bourassa, McColl,
Boyer, McIntyre,
Brodeur, McIsaac,
Brown, McKenzie (Bruce),
Bureau, McKenzie (Cap-Breton),
Caldwell, McLennan,
Calvert, Marcil (Bonaventure),
Campbell, Miller,
Carney, Parmelee,
Cash, Paterson,
Clark (Essex), Piché,
Copp, Pickup,
Costigan, Préfontaine,
Crawford, Proulx,
Cyr, Ratz,
Demers (St-Jean), Reid (Ristigouche),
Derbyshire, Riley,
Emmerson, Rivet,
Finlayson, Roche (Halifax),
Fisher, Ross (Rimouski),
Galliher, Ross (Yale-Caribou),
Gauvreau, Schell (Glengarry),
Geoffrion, Schell (Oxford),
German, Scott,
Haggart, Sloan,
Harty, Stewart,
Hughes (King, I.P.-E.), Talbot (Bellechasse),
Jackson (Selkirk), Talbot (Strathcona),
Johnston (Lambton), Turgeon,
Kennedy, Turriff,
Lamont, Watson,
Laurier (sir Wilfrid), Wilson (Russell),
Lavergne Wright (Renfrew)—85.
(Drummond et Arth.),
Law,

CONTRE :

Messieurs

Ames, Jackson (Elgin),
Armstrong, Lake,
Avery, Lalor,
Barr, Lancaster,
Bergeron, Lennox,
Blain, Maclean (York, S.),
Bland, Martin (Queen, I.P.-E.)
Broder, Monk,
Chisholm, Paquet,
Clare, Perley,
Clements, Porter,
Cochrane, Roche (Marquette),
Crocket, Schaffner,
Daniel, Sproule,
Elson, Staples,
Foster, Stockton,
Fowler, Taylor,
Ganong, Walsh,
Gunn, Wilmot,

Henderson, Herron, Hughes (Victoria), Ingram, Wilson (Lennox et Addington), Worthington, Wright (Muskoka)—45.

La motion (Fitzpatrick) est adoptée.

INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR.

M. McCARTHY (Simcoe-nord) : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 6) amendant l'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur de 1898. L'objet de ce bill est de faire cesser un grief dont les mécaniciens à bord des bateaux à vapeur se plaignent depuis un certain temps. Ils prétendent que le ministère, qui est autorisé à émettre des certificats, peut aussi en accorder à des gens qui n'ont jamais subi d'examens, et leur permettre de remplir l'emploi de mécaniciens sur les bateaux à vapeur, pendant toute la saison. J'ai déposé ce même bill au cours des deux dernières sessions. L'an dernier il n'a pas atteint la deuxième délibération, et l'année précédente, à la suite de certaines objections, j'avais consenti à le laisser en suspens. Depuis, ce projet de loi a été distribué à profusion, parmi les intéressés, et d'après ce que j'ai entendu dire, les mécaniciens, les commerçants de bois qui possèdent des remorqueurs, les pêcheurs qui ont besoin de remorqueurs pour exploiter leur industrie, tous demandent à être entendus devant une commission parlementaire. Depuis que je m'occupe de cette question, j'ai constaté de grandes divergences d'opinions parmi les intéressés, et après m'être consulté avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, nous en sommes venus à la conclusion que la meilleure procédure à suivre serait de nommer un comité spécial peu nombreux chargé d'entendre toutes les parties et de faire rapport à la Chambre. Je ne crois pas qu'une discussion générale de la question par la Chambre puisse donner de résultat.

D'après ce que j'ai moi-même entendu des divers intéressés, dans mon comté, je crois qu'il serait bien difficile d'arriver à une solution. J'en suis donc arrivé à la conviction que la seule manière pratique serait de faire entendre les représentants de tous les intérêts en jeu, par un comité spécial.

La motion est adoptée et le bill est admis à la deuxième lecture.

M. McCARTHY : Je propose que le bill soit renvoyé devant un comité spécial composé comme suit: MM. Johnston (Cap-Breton), E. F. Clarke, Bickerdike, Bennett, Johnston (Lambton), Lefurgey, Smith (Nanaïmo), Lancaster, McPherson, Sproule, Préfontaine et l'auteur de la proposition.

La motion est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Du bill des graines de semences et de celui du recensement, et ensuite la Chambre se formera en comité des subsides pour le vote des crédits.

M. W. F. MACLEAN : Quand le Gouvernement se propose-t-il de déposer la motion dont il a donné avis concernant le commissaire en chef de la commission des chemins de fer ?

Sir WILFRID LAURIER : Cette motion sera proposée demain et pourra être discutée vendredi.

La motion est adoptée et la séance est levée à neuf heures du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MARDI, le 31 janvier 1904.

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

COMPAGNIE ELECTRIQUE D'OTTAWA.

M. W. A. GALLIHER : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 12) concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.

Quelques VOIX : Expliquez-le.

M. GALLIHER : Le présent bill est conçu dans le même esprit que selui qui fut présenté l'an dernier ; c'est, en réalité, absolument le même projet.

M. FOSTER : Cela ne rend pas les nouveaux députés plus savants. Mon honorable ami ne pourrait-il pas exposer en quelques mots l'objet de son bill ?

M. GALLIHER : L'objet du bill se résume à autoriser l'achat des actions d'autres compagnies.

La motion est adoptée et le bill est admis à la première lecture.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER ATLANTIQUE, QUEBEC ET OCCIDENTAL.

M. C. A. GAUVREAU : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'ouest de Québec.

M. FOSTER : Monsieur l'Orateur, ce bill devrait être accompagné de quelques explications.

M. C. A. GAUVREAU : Monsieur l'Orateur, la compagnie sollicite dans ce bill une prolongation de délai, tout simplement.

La demande est agréée, et le bill est lu la première fois.

LA BANQUE MOLSON.

M. H. B. AMES : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 14) concernant la banque Molson.

M. FITZPATRICK : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous faire connaître l'objet du bill ?

M. AMES : Le bill demande que le capital-actions de la banque Molson soit réparti de telle sorte que, à l'avenir, les actions puissent être de $100 chacune au lieu de $50.

La demande est agréée, et le bill est lu la première fois.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 11) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Colombie.—M. Galliher.

Le bill (n° 15) concernant la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Marie et de l'Ontario Occidental.—M. McIntyre.

Le bill (n° 16) concernant certains brevets de la Canada Car Co., à responsabilité limitée.—M. L. P. Demers.

Le bill (n° 17) concernant certains brevets de la Goodwin Car Co.—M. L. P. Demers.

Le bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.—M. Parmelee.

Le bill (n° 20) concernant l'institution civile de la Compagnie du chemin de fer de Moosejaw à Edmonton.—M. Scott, par M. Logan.

CHEMIN DE FER DE CALGARY A RED-DEER ET A BATTLEFORD.

M. H. LOGAN : J'ai l'honneur de présenter le bill (n° 19) concernant l'institution civile de la Compagnie du chemin de fer de Calgary, à Red Deer et à Battleford.

M. SAM. HUGHES : Expliquez-le.

M. LOGAN : Le bill tend à autoriser une compagnie à construire un chemin de fer entre Calgary et Battleford. Je n'ai pas d'autre explication à donner.

M. SAM. HUGHES : S'agit-il de renouveler quelque charte abolie l'année dernière?

M. LOGAN : Non, de constituer une nouvelle compagnie.

La demande est agréée, et le bill est lu la première fois.

DELAI RELATIF A LA PRESENTATION DES BILLS D'INTERET PRIVE.

M. GEORGE D. GRANT : Je propose :

Que le délai relatif à la réception des pétitions pour bills d'intérêt privé et à la présentation de ces bills soit prolongé au jeudi 23 février, et au jeudi 9 mars, respectivement, conformément à l'avis exprimé dans le rapport du comité des ordres permanents.

M. HAGGART : Bien que cette motion ne me paraisse avoir rien de bien répréhensible, je me crois cependant tenu de la combattre parce qu'elle est faite le jour même où le rapport doit nous être présenté. La même objection devrait, ce me semble, s'appliquer à tous les rapports. Avant d'en proposer l'adoption, on devrait nous donner l'avantage d'en prendre connaissance.

M. SPROULE : Etant de ceux qui, par le passé, ont souvent combattu des motions de cette nature, je dois m'opposer encore à celle-ci. A mes yeux, ces sortes de motions tendent à prolonger sans nécessité la durée des sessions. Ou le délai est assez long pour permettre aux intéressés de présenter leurs bills, ou il ne l'est pas. Le Parlement a jugé qu'il est suffisant, puisqu'il l'a ainsi consigné dans ses règlements. S'il n'est pas suffisant, prolongeons-le en modifiant les règlements. D'autre part, si le Parlement estime qu'il est suffisamment long, on devrait s'abstenir de violer aussi souvent les règlements. L'année dernière, le premier ministre a formellement déclaré qu'en toute occasion le Parlement s'efforcerait à l'avenir de se conformer à la lettre de ses règlements, et ne s'en écarterait que dans des cas d'une exceptionnelle gravité.

M. HAGGART : La motion étant irrégulière, je m'oppose à son adoption.

M. l'ORATEUR : Comme l'objection me paraît fondée, la motion restera inscrite à titre d'avis.

LA SURETE DES NAVIRES.

M. J. H. SINCLAIR (Guysboro') : Je demande permission de présenter le bill (n° 21) portant modification de l'Acte concernant la sûreté des navires. D'après la loi actuelle, il est interdit aux bâtiments de charge en cueillette (tramp boats), dont le pont est couvert, de transporter en hiver du bois de service entre le pont principal et le supérieur. Le présent bill a pour objet de permettre le chargement du bois en cet endroit-là. Il est d'usage que le Gouvernement n'effectue aucun changement de ce genre sans avoir préalablement obtenu l'assentiment du conseil du commerce d'Angleterre ; c'est pour quoi j'ai eu soin de prier le ministre de la Marine et des Pêcheries de vouloir bien demander aux autorités britanniques si la modification projetée leur agréerait. Il n'entre pas dans mon intention d'exiger l'adoption de ce bill tant que nous ne saurons pas si le conseil du commerce d'Angleterre le juge acceptable ou non.

La motion est adoptée, et le bill est lu la première fois.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. FITZPATRICK : Je propose que la Chambre se forme en comité vendredi pro-

chain pour délibérer le projet de résolution qui suit :

1. Que si un juge d'une des cours supérieures du Canada est nommé chef de la commission des chemins de fer du Canada, il ne pourra être destitué par l'exécutif, sauf sur la demande du Sénat et de la Chambre des Communes.

2. Que si un chef de la commision des chemins de fer du Canada, qui aura été, à l'époque de sa nomination à la charge de commissaire en chef, juge d'une cour supérieure du Canada, ou qui se sera démis de sa charge de juge pour accepter celle de commissaire en chef, a rempli les fonctions de juge de l'une ou de plusieurs des cours supérieures du Canada et celles de commissaire en chef pendant une période de temps équivalant dans l'ensemble à quinze années ou plus, ou est devenu affligé de quelque infirmité permanente qui l'empêche de remplir utilement ses fonctions, Sa Majesté pourra, au moyen de lettres patentes revêtues du grand sceau et énonçant les périodes pendant lesquelles il a exercé ses fonctions, ou l'infirmité permanente qui l'empêche de les exercer, accorder audit commissaire en chef une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge de juge qu'il occupait à l'époque de sa nomination à celle de chef de la commission ou dont il s'était démis dans le but d'accepter ladite nomination, et cette pension commencera à courir à compter du moment de sa démission de la charge de commissaire en chef, lui sera servie sa vie durant, et sera payable par versements mensuels, et au prorata pour toute période moindre qu'une année pendant la durée de cette pension.

3. Que si un chef de la commission des chemins de fer se démet de ses fonctions ou les remplit jusqu'à l'expiration de la durée de sa charge, initiale ou renouvelée, comme tel, et s'il a, dans l'un ou l'autre cas,—

(a) atteint l'âge de soixante-quinze ans et rempli les fonctions de juge et de commissaire en chef pendant des périodes de temps équivalant dans l'ensemble à vingt années ou plus, ou

(b) atteint l'âge de soixante-dix ans et rempli les fonctions de juge et de commissaire en chef pendant des périodes de temps équivalant dans l'ensemble à vingt-cinq années ou plus, ou

(c) rempli les fonctions de juge et de commissaire en chef pendant des périodes de temps équivalant dans l'ensemble à trente années ou plus,

Sa Majesté pourra, au moyen de lettres patentes revêtues du grand sceau et énonçant la longueur des services et, dans les cas (a) et (b), l'âge du commissaire en chef, lui accorder une pension payable comme susdit, équivalant au traitement attaché aux fonctions judiciaires qu'il remplissait à l'époque de sa nomination à la charge de commissaire en chef, ou dont il se sera démis dans le but d'accepter ladite nomination, et cette pension commencera à courir à compter du moment de sa démission de la charge de commissaire en chef et lui sera servie sa vie durant.

4. Que si, durant l'intervalle compris entre la date de la nomination d'un commissaire en chef ou de sa démission des fonctions de juge et celle de sa nomination ou retraite de la charge de commissaire en chef, le traitement attaché à la charge judiciaire qu'il occupait lors de sa nomination, ou dont il s'était démis dans le but d'accepter la nomination de commissaire en chef, a été augmenté, la pension qui lui sera accordée en vertu du présent acte pourra être augmentée dans la même proportion.

5. Que les juges locaux de la chambre d'amirauté de la cour de l'Echiquier seront considérés comme juges d'une cour supérieure aux termes du présent acte.

Je dois ajouter que ces diverses dispositions ont obtenu l'assentiment de la couronne.

M. W. F. MACLEAN : Bien que ce ne soit guère l'usage, je crois devoir profiter du moment où l'on nous saisit de cette motion pour signaler à l'attention du Gouvernement l'état de choses qui existe actuellement dans le pays, état de choses provoqué précisément par la question sur laquelle repose la présente résolution. Cet état de choses est tellement grave que je crois pouvoir démontrer au Gouvernement qu'il lui incombe de renoncer à son projet de loi et de remplir, conformément aux dispositions de la loi actuelle, la vacance au sein de la commission des chemins de fer. Quel est l'état de choses qui s'offre aujourd'hui au pays?

Sir WILFRID LAURIER : J'en appelle au règlement ; il interdit de soulever un débat à cette étape de la procédure.

M. MACLEAN : Mon honorable ami le ministre de la Justice a présenté une motion dont je profite pour appeler l'attention du Gouvernement sur un état de choses se rattachant intimement à la question sur laquelle porte sa motion.

Sir WILFRID LAURIER : Les motions du genre de celle qui vient d'être faite sont invariablement considérées comme un avis.

M. L'ORATEUR : L'objection me paraît fondée. L'honorable réputé ne saurait soulever de débat à l'heure qu'il est.

M. SPROULE : En raison même de la présente motion, Monsieur l'Orateur ne devra-t-il pas, vendredi prochain, quitter son fauteuil pour permettre à la Chambre de se former en comité général sans qu'il soit nécessaire de faire une motion nouvelle à cet effet, et ce mode de procédure ne tend-il pas à éliminer tout débat avant que la Chambre se forme en comité ?

Sir WILFRID LAURIER : Non ; lorsqu'il s'agit de résolutions impliquant une dépense de deniers, il faut d'abord donner avis qu'à certain jour déterminé motion sera faite pour que la Chambre se forme en comité général. Cette motion est ensuite discutée en présence de l'Orateur, puis la résolution est renvoyée au comité général qui, finalement, rend compte de ses délibérations, mais en aucun cas son rapport ne peut être adopté le jour même où il est présenté. La discussion peut donc se faire librement à chaque étape de la procédure. Je ferai observer à mon honorable ami que l'article 83 du règlement se lit comme suit :

Lorsque la Chambre est saisie d'une motion portant une demande d'aide publique ou l'impo-

sition d'une charge sur le public, la prise en délibération et la discussion de cette motion peuvent ne pas avoir lieu tout de suite, mais être renvoyées à tel jour subséquent que la Chambre juge à propos de fixer, et la motion est alors renvoyée à un comité général de la Chambre avant qu'une résolution ou un vote soit pris par rapport à la motion en question.

La motion est adoptée.

LA COMMISSION DU TRANSPORT.

M. FOSTER : Avant que l'on aborde l'ordre du jour, le premier ministre pourrait-il nous dire si la commission du transport est au complet et si elle a déjà transmis quelque rapport ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais répondre en ce moment à la question de mon honorable ami ; je le ferai demain.

LES MINISTRES DES FINANCES ET DE L'INTERIEUR.

M. FOSTER : Mon très honorable ami pourrait-il nous dire quand nous aurons le plaisir de revoir le ministre des Finances (l'honorable M. Fielding) à son siège ? Je constate aussi l'absence du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) ; quand ce dernier reviendra-t-il dans cette sphère d'activité ?

Sir WILFRID LAURIER : Si je ne me trompe, le ministre de l'Intérieur sera de retour vers la mi-février. Quant à mon collègue des Finances, je regrette—et mon honorable ami partagera sans doute mon regret—je regrette, dis-je, de ne pouvoir donner à son endroit de renseignements précis Aux dernières nouvelles, j'ai appris qu'une affaire de famille l'a obligé de séjourner à Vienne plus longtemps qu'il n'aurait voulu.

DEPOT DE RAPPORTS.

Le rapport du ministère de l'Agriculture pour l'exercice expiré le 31 octobre 1904 (l'honorable M. Fisher).

Le rapport du ministère du Commerce pour l'exercice expiré le 30 juin 1904 (M. Paterson).

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES DE SEMENCE.

Le bill (n° 7) concernant l'inspection et la vente des graines de semence—M. Fisher—est lu la seconde fois, et la Chambre se forme en comité pour le délibérer.

M. SPROULE : S'agit-il ici du bill dont la Chambre fut déjà saisie l'an dernier et l'année précédente ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : C'est virtuellement le même ; il y a cependant été fait de légères modifications que je vais exposer en quelques observations de nature générale. L'honorable député qui m'a posé cette question (M. Sproule) n'a pas oublié que le bill à la dernière session avait pour objet la réglementation du commerce des graines de semence, réglementation destinée à faire disparaître un grief ou une difficulté existant depuis longtemps et résidant en ce qu'il arrive souvent que les graines de semence sont impures, mélangées qu'elles sont avec des graines de mauvaises herbes, ou qu'elles sont dépourvues de qualités germinatives, inconvénient éminemment préjudiciable à l'acheteur qui les emploie. Afin de me rendre un compte exact des faits, j'ai chargé un de mes fonctionnaires de s'enquérir de la question. Voici déjà quatre ans que ce fonctionnaire a fait une étude approfondie du sujet. Après avoir réuni de nombreux échantillons des graines de semence qui se vendent dans les diverses parties du pays, il les a soumis à l'analyse d'après des méthodes bien connues dans les laboratoires où l'on se livre à ces sortes de travaux. Les rapports qu'il a rédigés établissent qu'il est réellement nécessaire de réglementer cette branche du commerce. Nos recherches démontrent qu'il se vend au Canada de grandes quantités de graines de qualité fort médiocre où il se trouve beaucoup de graines de mauvaises herbes, et, en maints cas, de mauvaises herbes inconnues dans la localité où l'on doit faire usage des graines de semence ainsi achetées. D'où il suit que certaines parties du pays se trouvent tout à coup couvertes de plantes nuisibles qui y avaient été jusqu'alors inconnues. Voilà pour une partie du mal.

Il arrive fréquemment, d'autre part, que des graines sont vendues sous une désignation qui n'est pas la leur, c'est-à-dire qu'elles ne correspondent pas à l'étiquette dont elles sont revêtues. Nous avons découvert dans la partie orientale du Canada un cas où de la graine avait été vendue comme devant être mise en terre au printemps, tandis que pour en obtenir un produit absolument mûr, il fallait la semer à l'automne. En outre, il s'est vendu de grandes quantités de graines de semence dont une partie, une partie très considérable en certains cas, était dépourvue de qualités germinatives. Ignorant cela, l'acheteur semait la quantité ordinaire et, naturellement, n'obtenait qu'un rendement médiocre sinon tout à fait nul. Ce malheureux état de choses devait vraisemblablement se maintenir, parce que les cultivateurs n'avaient à leur portée aucun moyen de se rendre compte de la valeur des graines qu'ils achetaient.

En certains cas, les mauvaises graines se reconnaissent assez facilement, mais il arrive souvent que le cultivateur ne sait pas les reconnaître. Il se vend parfois de la graine de mauvaises herbes absolument inconnues dans la localité qu'habite l'acheteur; souvent aussi le cultivateur ne connaît même pas la graine des mauvaises herbes qui croissent dans son propre voisinage. En

beaucoup d'autres cas nous n'avons pu nous rendre compte de la valeur réelle des graines de semence qu'en ayant recours aux expériences de laboratoire, comme la chose se pratique à l'étranger depuis un certain nombre d'années. La recherche de la valeur et des facultés germinatives des graines de semence au moyen d'expériences de laboratoire est depuis longtemps érigée à l'état de système aux Etats-Unis ainsi qu'en différents pays d'Europe. Nous avons cru sage, en ce qui concerne le commerce des graines de semence, de protéger le cultivateur canadien en le mettant à même de bénéfier des découvertes de la science. C'est pourquoi j'ai établi dans mon ministère un laboratoire où l'on se livre à de continuelles expériences. De l'aveu des cultivateurs aussi bien que des grainetiers mêmes, les recherches et les rapports de ce service ont puissamment contribué, je le dis avec plaisir, au relèvement de ce commerce, et depuis une couple d'années la qualité des graines vendues aux cultivateurs accuse une amélioration sensible. Les cultivateurs sont aujourd'hui beaucoup plus nombreux qui se montrent exigeants sous le rapport de la qualité des graines qu'ils achètent, et c'est à leur plus grande somme d'instruction qu'il convient d'attribuer l'amélioration qui s'accuse. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire.

M. SAM. HUGHES : Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Nombre de députés de la gauche aimeraient beaucoup savourer l'éloquence de l'honorable ministre et suivre le fil de ses explications, mais, du premier au dernier, les membres de la droite n'y portent aucune attention, et le bruit de leur conversation nous empêche de comprendre ce que dit l'honorable ministre. Je vous prie de rappeler les honorable députés à l'ordre.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : J'espère que les honorables députés observeront le silence, car c'est fort désagréable pour un orateur d'être interrompu.

M. FISHER : Monsieur le président, bien que je trouve préférable de porter la parole sans être obligé de faire des efforts pour me faire entendre, je dois dire cependant que le bruit ne me gênait en aucune façon. Ai-je besoin de dire qu'en traitant un sujet aussi pratique que celui-ci je ne vise nullement à l'éloquence ?

Je disais donc qu'en dépit des grands progrs accomplis il restait encore beaucoup à faire. Si, au point de vue général, le niveau du commerce des graines de semence accuse un relèvement sensible, il se trouve encore en notre pays, je le constate avec peine, un certain nombre de personnes qui, ne saisissant apparemment pas toute l'importance de leur commerce, continuent néanmoins à vendre des graines de qualité tout à fait inférieure.

La Chambre s'est déjà virtuellement prononcée en faveur de l'établissement d'une loi susceptible de réglementer le commerce des graines de semence. Un bill conçu dans ce sens fut présenté l'année dernière, mais, eu égard à l'avancement et à la durée de la session, il fut jugé impossible de lui donner force de loi. Le présent bill étant présenté au début de la session, il sera loisible à tous les députés d'en étudier attentivement les diverses dispositions, et j'aurai moi-même lieu de compter sur un résultat plus satisfaisant.

Je crois devoir, en toute justice, compter sur le concours des membres de cette Chambre pour améliorer les conditions où se trouvent les cultivateurs vis-à-vis de ceux qui vendent des graines de semence, et je puis espérer que ce bill deviendra loi. Je serais très désappointé d'éprouver ici un échec. Je n'ai pas besoin d'entrer dans beaucoup de détails, et il me suffira de vous dire que l'objet principal de ce bill est d'empêcher la vente de graines de semence renfermant plus qu'une certaine quantité de graines de mauvaises herbes, dont les conséquences sont si pernicieuses pour notre agriculture. Les articles 3 et 6, réunis, font défense absolue de vendre des graines contenant certaines mauvaises herbes. En outre, nous nous proposons d'établir un certain type de graines pouvant être vendues avec la qualité n° 1, ou autre qualité exceptionnelle. Cela est fixé par l'article 4. Nous voulons ensuite trouver les moyens de rendre la loi applicable. J'ai indiqué là, je crois, en quelques mots, la substance de ce bill, et j'ai donné un aperçu général de tous les articles. Il sera peut-être préférable d'attendre, pour expliquer les changements apportés au bill de l'année dernière, que nous en soyons arrivés à l'étude de chaque article. Je le répète, l'objet général de ce bill est, en premier lieu, de prohiber absolument la vente de graines de semence contenant des graines de certaines mauvaises herbes particulièrement nuisibles, et en second lieu d'établir le degré de qualité qui pourrait être applicable à la qualité n° 1.

M. SPROULE : Ce bill nous a déjà été présenté dans les deux sessions précédentes. La première fois qu'il nous a été présenté, il fut rejeté, parce qu'on s'était ajerçu qu'il était nuisible à la fois aux cultivateurs et aux grainetiers. L'année dernière, il nous fut présenté dès le commencement de la session, et il y a tout lieu de croire que le Gouvernement aurait réussi à le faire passer, s'il avait fait des efforts en ce sens. Par conséquent, c'est au ministre de l'Agriculture et à la droite de cette Chambre qu'il faut s'en prendre, si ce bill n'est pas alors devenu loi. On a eu tout le temps voulu pour cela, mais on prétendit qu'il s'était élevé de toutes les parties du pays tant d'objections que le Gouvernement avait jugé préférable de ne pas aller plus loin. Puis-je savoir si, depuis lors, le Gouvernement a appris que d'autres objections s'étaient élevées, et si on a demandé de modifier ce

bill en tel ou tel sens, car, d'après ce que j'en sais, et quoi que les cultivvateurs puissent ici en penser, les grainetiers ne sont pas loin d'être hostiles à cette nouvelle mesure.

M. FISHER : Je crois que mon honorable ami est allé un peu loin quand il a parlé des raisons qui avaient pu faire rejeter ce bill l'année dernière. Il est vrai que ce bill a alors été présenté vers le milieu de la session, mais il ne faut pas, d'autre part, oublier que bien d'autres sujets importants s'imposaient alors à notre attention. On doit aussi se rappeler que des objections s'élevaient contre ce bill, surtout parmi les membres de la gauche, et aussi parmi certains membres de la droite, parce qu'on craignait que ce bill fût de nature à nuire au commerce. Les grainetiers présentèrent aussi quelques objections. Je ne me rappelle pas, cependant, qu'aucun cercle agricole, ou organisation quelconque de cultivateurs nous ait jamais laissé entendre que ce bill serait vu avec défiance. Au contraire, j'ai pu démontrer, l'année dernière, ainsi que l'année précédente, qu'un bill de ce genre était en grande demande parmi les cultivateurs, et que l'opposition qui s'était élevée venait surtout des grainetiers. Ces objections ont été prises l'année dernière en considération, et il ne nous fut guère difficile alors de démontrer qu'elles n'avaient trait qu'à de simples détails qui se trouvent modifiés dans le bill que je présente année. Cependant, il se peut que ce bill ne soit pas encore entièrement du goût des marchands de graines. Et cela n'a, du reste, rien d'étonnant, car si ce bill n'était pas destiné à causer un certain tort à quelques marchands, il n'aurait aucunement sa raison d'être, et nous ne l'aurions jamais présenté. C'est précisément parce que certains grainetiers, en ce pays, ont besoin d'être tenus en laisse par une bonne loi, que ce bill est devenu nécessaire, et c'est là la seule raison qui m'en fait désirer l'adoption. Je sais que ces marchands sans scrupules ne forment que l'exception, car la majorité de nos grainetiers sont des marchands parfaitement honorables. Mais, d'autre part, il y en a qui causent un tort incalculable à nos cultivateurs, et ce sont ceux-là que vise ce bill. Comme je l'ai dit il y a un instant, j'expliquerai, au fur et à mesure que les articles se présenteront, tous les détails de ce bill ainsi que les modifications que j'y ai apportées, modifications qui, je n'en doute pas, rendront dans une grande mesure ce bill acceptable à quelques-uns des marchands qui y étaient opposés l'année dernière.

M. SPROULE : Je crois que, d'une façon ou d'une autre, l'honorable ministre se montre très injuste pour la gauche de cette Chambre, quand il laisse entendre que ce bill a été rejeté l'année dernière parce que nous nous y étions opposés. Ce bill a été mis en discussion, et nous nous attendions bien alors qu'il serait adopté. Les membres de la gauche de cette Chambre avaient formulé à cet égard toutes les objections qu'ils croyaient devoir faire, et ils avaient attiré l'attention du ministre de l'Agriculture sur les points faibles du bill. Cela fait, ils ne s'en occupèrent plus, et ils croyaient bien qu'il deviendrait loi. Mais le Gouvernement ne fit, pour cela, aucun effort.

Les raisons qu'on nous en donne aujourd'hui ne me semblent pas justifiables, c'est-à-dire que la Chambre avait en ce temps-là à s'occuper de sujets bien plus importants. En effet, s'il faut s'en tenir aux explications que l'honorable ministre nous avait alors données, il n'était pas loin de considérer ce bill comme l'un des plus importants qui eussent jamais été soumis à l'attention de la Chambre. En reléguant ainsi cette mesure à l'arrière-plan, comme on l'a fait, on n'a guère montré qu'on faisait beaucoup de cas de la classe agricole. Ma première demande a été pour savoir si ce bill était exactement semblable à ceux qui l'avaient précédé, et, de plus, si l'honorable ministre s'était vu présenter quelques objections. Dans l'affirmative, nous pourrons étudier ces objections quand elles se présenteront.

Article 2.

M. FISHER : Cet article fixe la date de la mise en vigueur de la loi, et nous allons le laisser tel qu'il est.

Personne ne vendra ni n'offrira ou exposera en vente, ni n'aura en sa possession pour la vente, des graines de céréales, d'herbe, de trèfle ou de plantes fourragères à moins qu'elles ne contiennent pas de graines des mauvaises herbes suivantes: la Moutarde sauvage ou Jotte (Brassica Sinapistrum, Boiss); le Sisymbre officinal ou Herbe aux chantres (Sisymbrium sinapistrum, Crantz) ; la Barbarée commune ou Herbe de Sainte-Barbe (Conringia orientalis, Dumort.); la Neslie (Neslia paniculata, L. Desv.); le Thlaspi ou Tabouret des champs (Thlaspi arvense, D.); la Folle avoine (Avena fatua, L. et avena strigosa, Schreb.); le Liseron (Convolvulus arvensis, L.); le Laiteron des champs (Sonchus arvensis, L.); L'Ambroisie à feuilles d'armoise ou Herbe à poux (Ambrosia artemisiae folio, L.); l'Ambroisie trifide (Ambrosia trifida, L.); la Lychnide lacinée ou fleur de coucou (Lychnis Githago, Lam.); Le Vaccaria vaccaria, (L.) Britton; l'Epervière orange (Hieracium aurantiacum, L. et Hieracium prœaltum, Vill.); l'Ergot (Claviceps purpurea, Tul.), à moins que chacun des récipients, paquets, sacs ou poches contenant ces graines ne porte marqués d'une façon facilement lisible et indélibile:

(a) les noms et l'adresse au long du vendeur;

(b) le nom de lespèce ou des espèces de graines y contenues;

(c) le ou les noms vulgaires de celles des mauvaises herbes ci-dessus dont les graines sont en présence dans la graine vendue ou offerte, exposée ou gardée en possession pour la vente.

2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la vente de la graine récoltée, vendue ou livrée par un cultivateur, à sa propre ferme, à l'usage de l'acheteur même pour ensemencement, à moins que l'acheteur de la dite graine n'obtienne du vendeur, lors de la vente, un certificat établissant que cette graine

lui est fournie sous le régime des dispositions du présent acte.

M. LENNOX : Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur cet article, qui ne me semble pas rédigé comme il devrait être :

Personne ne vendra, ni n'offrira ou n'exposera en vente, ni n'aura en sa possession pour la vente, des graines de céréales, d'herbes, de trèfles ou de plantes fourragères à moins qu'elles ne contiennent pas de graines de mauvaises herbes suivantes:

Suit l'énumération de ces mauvaises herbes.

——à moins que chacun des récipients, paquets, sacs ou poches contenant ces graines ne soit marqué de façon absolument lisible et indélibile.

Ces mots " à moins que " ne donnent pas un sens complet. Comme on veut ici évidemment que ces graines ne soient pas mises en vente à moins d'être convenablement étiquetées, je conseillerais de rédiger cet article de la façon suivante :

Personne ne vendra, ni n'offrira ou n'exposera en vente, ni n'aura en sa possession pour la vente, comme graines de semence, des graines de céréales, de trèfles, d'herbes ou de plantes fourragères contenant les graines de mauvaises herbes suivantes:

Suit l'énumération de ces mauvaises herbes.

—à moins que chacun des récipients, paquets, sacs ou poches contenant ces graines ne soit marqué de façon absolument lisible et indélibile.

Je crois que l'article se lirait mieux ainsi.

M. FISHER : Mon honorable ami (M. Lennox) a peut-être raison de dire que les mots " à moins que " ne se lisent pas bien. Mais le sens est cependant le même.

M. LENNOX : Je crois que l'article se lirait mieux et serait plus clair.

M. FISHER : C'est possible, mais ce n'est guère la peine de faire un changement pour si peu.

M. FOSTER : Je crois que ce changement constituerait une amélioration.

M. FISHER : Le sens est déjà suffisamment indiqué, mais je n'ai aucune objection à faire le changement demandé.

M. NORTHRUP : Si l'honorable minstre voulait ajouter le mot ' et," je crois que cela suffirait.

M. LENNOX : Je propose que la modification soit faite ainsi que je viens de l'indiquer.

M. FISHER : Ce changement, qui modifie, pour ainsi dire, la forme d'un article, pourrait nuire un peu plus loin au sens du bill, et je crois qu'il serait préférable de laisser pour le moment l'article tel qu'il est, jusqu'à ce que nous ayons vu, en étudiant les autres articles, si nous pouvons faire ce changement. Je vais prendre bonne note de la chose, et j'y reviendrai avant que nous en ayons fini avec ce bill.

M. LENNOX : Fort bien, mais je ne crois pas, cependant, que cela puisse nuire en rien au sens des autres articles.

M. FISHER : Il est possible que les mots auxquels on trouve à redire ne soient pas nécessaires, mais ces mots se rencontrent par tout le bill. Si nous substituons, aux mots " à moins que," les mots " contenant " ou " ayant ", nous changeons par là même la forme dans laquelle ce bill a été rédigé, et il peut être assez difficile de faire ce changement.

M. NORTHRUP : Je désirerais faire remarquer à l'honorable ministre qu'il pourrait parfaitement donner satisfaction à mon honorable ami de Simcoe-sud, en mettant tout simplement le mot " et " avant le second " à moins que ". Cela nous épargnerait la peine de faire d'autres changements.

M. FISHER : Je crois que le sens du bill serait changé.

M. W. F. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, je désirerais avoir quelques renseignements de l'honorable ministre de l'Agriculture au sujet de l'étendue de ce fléau des mauvaises herbes, tant dans les provinces de l'est que dans les territoires du Nord-Ouest. Est-il bien vrai qu'il y a aujourd'hui dans l'Ouest, bien plus de mauvaises herbes qu'autrefois, surtout dans la région du blé, et est-ce que cela constitue un danger pour la culture du blé dans cette partie du pays ?

M. FISHER : Je ne crois pas me tromper en affirmant que les mauvaises herbes s'étendent partout, dans l'Ouest, au fur et à mesure que la culture se développe. Il ne se fait pour ainsi dire, dans l'Ouest, aucun sarclage, et c'est pourquoi les mauvaises herbes prennent pied de plus en plus, partout où les terres sont mises en culture. Un grand nombre d'espèces de mauvaises herbes, qui abondent aujourd'hui dans l'Ouest, étaient inconnues autrefois, c'est-à-dire avant que le sol fût mis en culture. Il serait assez difficile de dire comment cela est arrvié. Elles ont pu avoir été apportées en graines, ou être restées plusieurs années enfouies dans le sol jusqu'à ce que la charrue les en ait fait sortir. Dans les provinces de l'Est, on peut combattre efficacement ce fléau des mauvaises herbes en améliorant les modes de culture. Je ne veux pas dire que, sous ce rapport, nos cultivateurs aient dégénéré. Au contraire, il y a aujour'dhui, dans les provinces de l'Est, beaucoup plus de terres bien cultivées qu'il n'y en avait il y a quinze ou vingt ans. Mais il faut ajouter, d'autre part, que ce fléau des mauvaises herbes s'est propagé aujourd'hui jusqu'à des régions qui en avaient été jusqu'ici pour ainsi dire indemnes. Et cela est dû, je crois, à l'accroissement des facilités de communications permettant aux cultivateurs d'aller acheter au loin leurs graines de semence,

alors qu'autrefois ils achetaient ces graines de leurs voisins. On voit souvent aujourd'hui des cultivateurs des provinces de l'Est aller acheter leurs graines à des centaines de milles de l'endroit où elles doivent être semées. Il n'en était pas ainsi, dans les premiers temps de la colonisation, et ce sont les facilitées données aujourd'hui au commerce qui font que de nouvelles espèces de mauvaises herbes sont continuellement à faire leur apparition en certaines parties du pays.

M. W. F. MACLEAN : J'aimerais à savoir s'il y a quelque rapport entre ce fléau des mauvaises herbes, dans l'Ouest, et le changement qui s'est produit dans la région du blé dur. Cette région me semble se développer de plus en plus au fur et à mesure que se propagent les mauvaises herbes. Le ministre peut-il nous donner quelques renseignements là-dessus ?

M. FISHER : Je ne crois pas pouvoir donner ces renseignements. A venir jusqu'à présent, je n'ai rien appris qui puisse me donner à penser que la présence des mauvaises herbes dans le sol ou dans les récoltes ait nui à la qualité du blé.

M. W. F. MACLEAN : Mais la zone du blé dur se déplace, et ce blé n'est jamais cultivé aux mêmes endroits.

M. FISHER : Je m'en rapporte à ce que m'assure mon honorable ami. Quant à moi, je ne sais rien de la chose.

M. W. F. MACLEAN : C'est la vérité.

M. LENNOX : J'avais compris que cet article devait être laissé en suspens.

M. FISHER : Je n'y ai pas d'objection, mais j'aimerais à en finir avec le principe de cet article, quitte à y revenir plus tard pour en corriger la forme.

M. COCKSHUTT : Comme j'ai moi-même fait le commerce des graines de semence durant plusieurs années, j'aimerais à soumettre ici quelques observations. J'attirerai tout d'abord l'attention sur la fin du dernier paragraphe de l'article 3 :

A moins que chacun des récipients, paquets, sacs ou poches contenant ces graines, ou l'étiquette qui y est attachée, ne porte marqués d'une façon facilement lisible et indélibile, etc.

Je ferai remarquer qu'il y a des paquets de toutes grosseurs et que ce qui pourrait être possible pour un paquet de 200 livres, serait absolument impossible pour un très petit paquet. Ce bill ne fait aucune différence entre les paquets, mais le petit marchand achète quelques-unes de ses graines de semence en très petites quantités. Il serait impossible d'indiquer sur ces petits paquets les noms de toutes les mauvaises herbes. Je vois dans cette liste vingt-cinq noms, dont un grand nombre sont fort compliqués et absolument inintelligibles pour la plupart de nos cultivateurs. Il me semble que ce qu'il conviendrait ici de faire, ce serait de se montrer pratiques. Je suis prêt à mettre mon expérience de marchand à votre service pour vous aider à confectionner une loi pratique, et ce que j'en sais me porte à croire qu'il serait impossible d'indiquer tous ces noms sur chaque récipient ou sac. La plupart des grainetiers ne pourraient pas faire imprimer ces noms, et quant à les écrire, cela deviendrait une tâche presque impossible, si l'on songe qu'un marchand peut avoir en main de 100 à 200 paquets de graines de semence.

Il me paraît inutile d'étiqueter chacun de ces paquets, du moment que le récipient contenant les graines ayant servi à faire ces paquets est étiqueté, ce qui devrait suffire à renseigner l'acheteur sur la qualité des graines. Le plus grand nombre des grainetiers n'ont aucun désir de se montrer ici malhonnêtes, et je crois qu'ils ont droit à autant de considération que les autres marchands. Ils s'efforcent d'agir avec justice, et ils savent qu'ils ne réussiront dans leurs affaires qu'en autant que le public aura en eux pleine et entière confiance.

Ce que je ne peux pas comprendre, dans le paragraphe 2 de l'article 3, c'est pourquoi la loi ne s'appliquerait pas aux cultivateurs comme elle s'applique aux marchands. Les graines achetées d'un cultivateur peuvent être tout aussi nuisibles que celles achetées d'un marchand, et alors la loi devrait pouvoir ici s'appliquer à tous indistinctement. Ce n'est pas ce que laisse entendre ce paragraphe, car on y voit qu'un cultivateur peut vendre à son voisin des graines qu'il serait défendu à un marchand de vendre. C'est-à-dire qu'il y a ici deux poids et deux mesures. Je représente une partie du pays où l'on se livre beaucoup à la culture des graines de semence. Si ces graines ne peuvent pas être mises sur le marché, c'est autant d'argent perdu pour nos cultivateurs, car la loi dit formellement que les grains ne peuvent pas être vendus pour des fins de semence, parce qu'il est possible qu'ils soient infestés de mauvaises herbes.

Je soumets ces observations à la bonne attention de l'honorable ministre. Je regrette de n'avoir pas pu encore étudier ce bill, et de ne pas avoir eu, non plus, le plaisir de l'entendre discuter, car j'aimerais qu'on pût me fournir l'occasion de dire ce que j'en pense. Je désire ici aider l'honorable ministre le plus que je pourrai, mais je crois que certaines prescriptions de ce bill sont impraticables, et qu'il importe que nous mettions plutôt tout en œuvre pour que l'esprit dans lequel est conçu ce bill soit à la portée de tous.

M. FISHER : Je partage entièrement ici l'avis exprimé par mon honorable ami que la loi doit être établie de telle sorte qu'elle puisse fonctionner à la satisfaction du vendeur et de l'acheteur. C'est là l'idée prédominante qui m'a toujours guidé en préparant ce bill, et je crois aussi y avoir réussi. Mon honorable ami a présenté trois critiques de

cet article, et je vais repasser ces critiques une par une. Il a fait remarquer qu'il serait pour ainsi dire impossible au vendeur d'indiquer tous les noms de ces mauvaises herbes sur les paquets. Je répondrai ici que cet article comporte pour ainsi dire défense au vendeur de vendre des graines de semence qui seraient infestées de mauvaises herbes. Si un marchand essayait de vendre des graines de semence ainsi étiquetées, je crois qu'il éprouverait de grandes difficultés à trouver acheteur. Si ce marchand vend des graines contenant une bonne partie des mauvaises herbes mentionnées dans cette liste, il sait par là même qu'il agit malhonnêtement, et il devrait y avoir une loi pour l'empêcher d'agir de la sorte. Il est possible qu'un marchand puisse, en toute honnêteté, vendre des graines de semence contenant une ou deux espèces nocives, et afin de ne pas gêner ici inconsidérément le commerce, j'ai fait modifier le bill qui vous avait été présenté il y a deux ans, et qui comportait alors défense absolue de vendre des graines impures, à quelque degré que ce fût. Le bill actuel protège à cet égard les marchands honnêtes, qui savent qu'il peut se trouver par ci par là quelques graines nocives, et qui en préviennent honnêtement l'acheteur. Cette disposition a été ajoutée afin de protéger les intérêts du commerce, et donner ici aux marchands le plus de latitude possible.

Mon honorable ami a aussi parlé de la grosseur des paquets. Il a voulu sans doute ici parler des petits paquets de graines de jardins, mais ce n'est pas dans ces paquets que se glissent généralement des graines de mauvaises herbes. J'admets, à la vérité, qu'il serait difficile d'indiquer sur ces paquets toutes les espèces nocives énumérées dans ce bill ; mais, je le répète, il n'y a guère de danger qu'on rencontrera ces espèces nocives dans ces petits paquets. Dans tous les cas, si ce danger existe, il importe que nous cherchions à le prévenir. Quand une enveloppe est de dimensions suffisantes pour porter le nom et l'adresse du vendeur, ainsi que le nom de la variété de graines du contenu, il me semble qu'il serait possible d'indiquer au verso les noms des espèces nocives qui pourraient s'être glissées parmi ces graines.

Si nous adoptons la proposition de mon honorable ami, le cultivateur qui découvrirait, après les avoir fait analyser, que les graines qu'il a achetées d'un commerçant ne sont pas bonnes, ne pourrait faire la preuve que ces graines ont été prises dans tel ou tel sac, ou dans telle ou telle boîte dans le magasin, et conséquemment il serait impossible de poursuivre le vendeur.

Au sujet de la deuxième objection que mon honorable ami a faite, savoir que le paragraphe 2 de l'article 3 semble soustraire les cultivateurs aux décrets de cette loi, je puis dire qu'elle ne les soustrait qu'à l'opération de cet article. La raison en est que, ainsi que mon honorable ami le dit, que le Parlement ne veut pas intervenir dans le commerce entre particuliers plus qu'il n'est absolument nécessaire. Cet article est très restreint ; il ne s'applique que dans les cas où un cultivateur vend des graines sur sa ferme à une autre personne qui doit employer ces graines pour la semence, et non les revendre. Cela exempte virtuellement le cultivateur qui veut de revendre des graines de semence à un voisin qui se propose de les semer. Cela n'est pas contraire à l'objet de l'acte qui est d'empêcher des mauvaises graines d'envahir des districts nouveaux. Ce cultivateur n'envoie pas ses graines au loin. Outre cela l'acheteur de ces graines connaît probablement la terre du cultivateur de qui il les achète, tandis que celui qui achète chez un marchand ne sait pas où les graines ont été récoltées ; il ne sait pas si ce sont des graines pures ou non ; il ne sait pas si elles viennent de la terre de son voisin ou d'une terre éloignée de centaines de milles, et conséquemment quelles mauvaises graines il pourrait semer sur sa terre et en infester les environs. Les deux cas sont entièrement différents, et c'est pour empêcher toute intervention inutile dans les achats ou ventes de graines entre voisins dans les districts où l'on fait un commerce considérable de graines que cette exception est faite. Mais elle n'est pas d'importance, parce que si l'acheteur le veut, il peut exiger que le vendeur se conforme aux prescriptions de la loi. S'il ne le juge pas à propos, c'est son affaire. Cet article n'est inséré dans la loi que pour faciliter l'échange de graines de semence entre voisins, et éviter ainsi à cet échange tout embarras inutile. Mais la vente de graines de semence par les marchands est une chose entièrement différente, et elle demande une surveillance et un contrôle qui ne sont pas nécessaires dans l'autre cas.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre répond jusqu'à un certain point à l'objection que j'ai faite, mais pas complètement en ce qui se rapporte à la vente entre cultivateurs, car le marchand se trouve privé de la vente de ces graines et on le gêne par des lois qui ne s'appliquent pas au cultivateur. La loi l'empêche conséquemment de faire le commerce qu'il pourrait faire si elle n'existait pas. La moyenne du profit sur un boisseau de graines n'est environ que de 5 pour 100 de sa valeur, ce qui est une bonne raison de ne pas mettre au marchand des entraves inutiles. On devrait se rappeler que ce n'est pas le marchand qui produit la graine, mais le cultivateur.

Lorsque le cultivateur porte sa graine au marché, l'acheteur a le droit de lui dire : il faut que j'envoie un échantillon de cette graine au laboratoire à Ottawa, afin de voir si elle est suivant les exigences de la loi ; si elle ne l'est pas, je ne puis vous l'acheter. Si un marchand falsifie des graines vous pouvez le punir ; mais s'il achète et revend des graines en toute bonne foi il fait un

commerce honnête, quand bien même l'article ne serait pas exactement suivant les exigences de la loi. Le fond de toute l'affaire est que le cultivateur étant le producteur des graines de semences, la loi devrait s'occuper d'abord du champ où elles sont récoltées. Le cultivateur est le meilleur juge de la qualité de graines. Il sait si le champ où il les a recueillies est net ou s'il est infesté de folle avoine ou de moutarde sauvage.

J'aimerais mieux pouvoir examiner pendant deux minutes le champ d'où vient la graine que de faire l'examen des sacs les uns après les autres. C'est pourquoi je crois que la loi devrait tenir le cultivateur responsable de la mauvaise qualité des graines plutôt que le marchand ou commerçant. La loi devrait être la même pour les deux. Elle devrait s'appliquer au même degré au cultivateur qui vend de la graine de semence à son voisin, commerce dont il prive le marchand. Celui-ci paie des taxes et il devrait être protégé. Je crois que le ministre ne devrait pas oublier cela.

M. FISHER : Mon honorable ami approuve complètement ce que j'ai dit il y a un instant, savoir que dans une transaction comme celle dont j'ai parlé, l'acheteur n'a pas besoin de la protection de la loi. Il dit qu'il aimerait mieux passer deux minutes à regarder le champ d'où vient la graine qu'une heure à examiner les sacs. C'est justement ce que fait celui qui achète la graine sur les lieux où elle est récoltée, et il n'a pas besoin alors de la protection qui est nécessaire au cultivateur qui va acheter ses graines de semence chez un marchand. Mon honorable ami oublie encore une autre chose. Il faut que les graines qu'un cultivateur achète d'un autre cultivateur soient pour son propre usage. Le marchand achète des graines d'un cultivateur et ensuite il les nettoie. Il a tout ce qu'il lui faut pour cela. Tous les marchands de graines au Canada ont les appareils nécessaires. De plus la loi permet au cultivateur de vendre ses graines de semence au marchand pour les faire épurer, et dans ce cas les restrictions de la loi ne s'appliquent pas. Le marchand achète d'un cultivateur des graines impures et de pauvre qualité au point de vue de leur aptitude à germer ; il les épure et les revend comme graines pures. Naturellement, il paie les graines non épurées moins que le prix auquel il les revend une fois épurées, et c'est parfaitement juste, car il a le droit d'être rémunéré pour son travail. Mais il n'est pas nécessaire que la loi intervienne dans les cas où un cultivateur vend à un marchand des graines sales ou impures pour les faire épurer. Le marchand est capable de se protéger lui-même.

M. A. A. WRIGHT : J'ai quelques mots à dire sur ce bill. L'institut agricole l'a discuté l'an dernier et n'y a trouvé qu'une seule objection, celle qu'il empêchait les cultivateurs de faire entre eux l'échange de graines. Tout le monde sait qu'un cultivateur aime à échanger des graines qui sont récoltées dans une terre argileuse pour des graines récoltées dans une terre légère ou sablonneuse. Il croit que ce changement donne de bons résultats. Souvent un cultivateur veut échanger des journées de travail pour du grain de semence, lorsqu'il n'a pas les moyens d'aller chez le marchand pour en acheter et on devrait accorder au cultivateur toutes les facilités de se procurer ses graines de semence sans le soumettre aux restrictions de cette loi.

Les cultivateurs voient ce qu'ils achètent. Un examen du champ où le grain a été récolté leur est plus utile que l'examen du grain une fois récolté et battu. Conséquemment ils désirent que cette loi soit changée de façon à leur permettre d'acheter leurs graines de semence les uns des autres. Au sujet du projet d'indiquer les noms des graines sur les récipients ou sacs, jamais personne n'en achèterait si les noms de toutes les graines étaient marqués sur le paquet, et aucun marchand ne pourrait vendre des graines auxquelles seraient mêlées toutes les mauvaises graines connues.

M. WALSH : Quel sera l'effet de cet article sur les marchands de la campagne qui achètent le grain des cultivateurs ? Supposons qu'un marchand achète un lot de graines et que le même jour il en revende une partie qui contiendrait des graines de mauvaises herbes, ce marchand serait-il passible des amendes imposées par cet acte?

M. FISHER : Cet article n'exempte que le cultivateur qui achète des graines de semence d'un autre cultivateur pour son propre usage. Si l'acheteur achète pour revendre, il tombe sous le coup de la loi.

M. WALSH : Les marchands ne peuvent pas toujours savoir si le grain qu'ils achètent contient des mauvaises graines ou non.

M. FISHER : Celui qui veut faire le commerce de graines de semence doit prendre les moyens nécessaires pour n'en acheter que de bonnes.

M. LALOR : Comment un marchand de la campagne qui achète du grain d'un cultivateur et le revend probablement le même jour peut-il dire s'il renferme des mauvaises graines ? On ne devrait pas le faire tomber sous le coup de cet acte. En permettant à un cultivateur de vendre à son voisin des mauvaises graines, vous aidez à les répandre dans le voisinage.

M. FISHER : Si le marchand achète des graines de semence d'un cultivateur, tous les articles de la loi s'appliquent au vendeur; il n'y a que dans le cas où un cultivateur vend des graines de semence à un autre cultivateur qui veut s'en servir lui-même pour sa semence que la loi ne s'applique pas. Si un cultivateur vend des mauvaises graines

de semence au marchand de sa localité, la loi s'applique aux deux. Mais la loi ne s'applique pas à un cultivateur qui vend son grain à un marchand de graines muni des appareils nécessaires à leur épurage. Ce n'est que lorsqu'il vend son grain à quelqu'un qui se propose de le revendre sans le nettoyer que le cultivateur tombe sous le coup de l'acte.

M. COCHRANE : Dans notre partie du pays les cultivateurs vendent souvent leur grain sans savoir l'usage que l'acheteur veut en faire. L'acheteur ne dit pas au cultivateur qu'il se propose de revendre ce grain comme graines de semence. Supposons qu'un cultivateur vende du grain à un marchand qui ensuite le revend à un autre cultivateur comme graines de semence, dans quelle situation se trouvera alors ce cultivateur ? Il n'a pas vendu son grain au marchand pour que celui-ci le revende pour un objet désigné. Il le lui a vendu avec l'entente qu'il en ferait ce qu'il voudrait.

M. FISHER : Dans ce cas là ce serait à la cour à décider. Il est probable que la cour proclamerait le cultivateur innocent et le marchand coupable.

M. BARR : Ce bill me paraît avoir pour objet de donner de quoi faire aux avocats. Les cultivateurs sont habitués de vendre leur grain là où ils trouvent le plus d'avantages, et l'acheteur devrait être obligé de leur dire s'il se propose de le revendre comme graines de semence ou non. Autrement le marchand peut rejeter la responsabilité sur le cultivateur, et il s'ensuivra des procès sans fin. Il devrait y avoir dans la loi un article protégeant le cultivateur ; sans cela il sera exposé à des embarras continuels. Je comprends que lorsqu'il s'agit d'une personne qui fait métier de cultiver les graines de semences, et les offre en vente comme telles, la loi doive protéger les acheteurs contre le commerce de mauvaises graines. Mais la loi ne devrait pas tenir responsable un cultivateur qui vend du grain à un marchand sans savoir que celui-ci le revendra comme graines de semence. Un marchand de la campagne qui achète du grain d'un cultivateur lui demandera, par exemple, si ce grain peut être vendu comme graines de semence, et le cultivateur ne connaissant pas la loi—il lui faudrait beaucoup de temps pour la comprendre—répond oui, et vend son grain le plus cher qu'il peut. Le marchand pourra ensuite prétendre qu'il a acheté le grain comme graines de semence, qu'il l'a payé plus cher à cause de cela, et si on le poursuit il pourra rejeter la responsabilité sur le cultivateur. Je prétends donc que ce bill doit accorder plus de protection au cultivateur dans la vente de son grain.

M. FISHER : Je veux, comme mon honorable ami (M. Barr), donner protection égale au vendeur et à l'acheteur, et je crois que ce bill atteint cet objet autant qu'il est possible de l'atteindre. Mon honorable ami dit qu'un marchand de la campagnie qui achète du grain d'un cultivateur peut ensuite le revendre comme graines de semence, et prétendre que le cultivateur le lui a vendu comme telles. Mais il a dans ce bill d'autres articles auxquels nous arriverons bientôt, qui disent qu'un marchand ne pourra émettre cette prétention que s'il a, dans les sept jours après l'achat, envoyé un échantillon du grain pour le faire analyser, et si l'analyse démontre que le grain n'est pas pur ou n'est pas tel que le vendeur l'a annoncé, l'acheteur a le droit de prendre des procédures judiciaires contre le vendeur pour déclarations fausses. D'après moi la loi protège complètement les deux parties dans le cas que nous discutons. Mais je dis franchement que je ne veux pas que ni le marchand de la campagne, ni le cultivateur, ni le marchand de graines soient tellement protégés qu'on ne puisse les punir s'ils enfreignent la loi. Je veux que le bill soit fait de telle façon que l'on puisse atteindre ceux qui vendent de mauvaises graines de semence. Mon honorable ami semble craindre que les cultivateurs ou les marchands de la campagne ne soient pas suffisamment renseignés sur la loi, mais je me propose, aussitôt que ce bill sera devenu loi, de prendre tous les moyens qui sont à ma disposition pour le faire connaître aux intéressés, ainsi que j'ai fait avant de le proposer à la Chambre. La conséquence de mes efforts a été que les cultivateurs en connaissent aujourd'hui parfaitement la nature ; les cultivateurs ont aussi été tenus au courant de la discussion qui a eu lieu en Parlement l'année dernière. Si tous les cultivateurs ne sont pas renseignés sur la nature du bill proposé, les principaux au moins le sont, ainsi que les marchands et les négociants de grains, et ils le seront davantage lorsqu'il sera devenu loi.

M. CLEMENTS : Le ministre pourrait-il nous dire comment cette loi s'appliquera aux meuniers ? Pour ma part je puis témoigner que les meuniers de Chatham prennent toutes les précautions possibles pour ne vendre que les meilleurs graines de semence aux cultivateurs du district. Je puis rendre le même témoignage aux marchands de graines. Je crois que ce bill aura pour effet d'obliger plusieurs marchands à cesser de faire ce commerce, ce qui causera de l'embarras aux cultivateurs.

M. FISHER : Tous ceux qui vendent du grain comme graines de semence tombent sous le coup de la loi, qu'ils soient meuniers, commerçants, cultivateurs ou fassent n'importe quelle autre besogne. N'est exempt que le cultivateur qui vend le grain de son champ à son voisin pour sa semence. Mon honorable ami (M. Clements) fait un bel éloge des meuniers et marchands de graines de sa localité et je n'ai aucun doute que ses louanges sont méritées. Dans ce cas-là ces personnes n'ont rien à craindre d'un bill qui

les protègera contre une concurrence malhonnête.

M. CLEMENTS : Je crois que ce bill va empêcher les meuniers de vendre du blé, de l'avoine et autres graines pour la semence. Et pourtant tout le monde s'accordera avec moi pour dire que les meuniers dans tout le pays n'ont d'autre ambition que de fournir aux cultivateurs les meilleures graines de semence possible, et c'est ce qu'ils font.

M. FISHER : S'ils vendent des grains qui les exposent à des poursuites, ces grains ne sont pas alors de la qualité que les cultivateurs devraient acheter.

M. LENNOX : Je veux faire remarquer au ministre que l'on peut donner à la discussion que l'on a faite jusqu'ici de ce paragraphe un cours tout différent. La croyance générale paraît être que les cultivateurs sont traités avec trop d'indulgence. Mais moi je prétends qu'ils ne reçoivent pas la protection à laquelle ils ont droit. Il est vrai que jusqu'à un certain point la loi leur permet de vendre sans entraves leur grain à d'autres cultivateurs, mais le paragraphe 7—et je soumets au ministre qu'il faudrait la modifier avant de l'adopter définitivement—devrait accorder au cultivateur la même protection que lui accorde le paragraphe 2, dans tous les cas qui se présenteront et non pas seulement lorsqu'il vendra à un voisin. Dans ce dernier cas il sait qu'il vend son grain pour être employé à la semence, dans les autres il ne sait pas quel usage on en fera. Avant d'éviter la possibilité de poursuites et les complications qui peuvent en résulter, je prétends que ce paragraphe devrait être rédigé de manière à protéger le cultivateur dans toutes les ventes de grain, et que la loi devrait obliger le commerçant à faire du grain qu'il a acheté un grain propre à la semence avant d'avoir droit de le revendre. On pourrait y arriver en ajoutant quelques mots seulement au paragraphe. Voici comment j'aimerais que la loi se lise :—

2. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la vente de la graine récoltée, vendue ou livrée par un cultivateur, à sa propre ferme, à l'usage de l'acheteur même pour ensemencement, ou au marchand de graines, à moins que l'acheteur de ladite graine n'obtienne du vendeur, lors de la vente, un certificat établissant que cette graine lui est fournie sous le régime des dispositions du présent acte.

Je crois que le meilleur moyen serait d'obliger les marchands de grains de semence à donner aux acheteurs une garantie que ces graines qu'ils leur vendent sont en bonne condition, et de laisser le cultivateur libre de vendre son grain dans l'état qu'il sera, parce que le cultivateur n'a pas les appareils nécessaires pour séparer les mauvaises graines des bonnes, et très souvent il ne sait même pas que son grain contient des graines de plantes nuisibles.

M. ARMSTRONG : Le ministre sait-il combien peuvent coûter les appareils nécessaires à l'épurage des graines dont il nous a parlé ? Si ce sont des appareils coûteux, non seulement le marchand vendra ses graines plus cher au cultivateur, mais on verra le commerce de graines de semence monopolisé par quelques individus.

M. FISHER : Le coût des appareils nécessaires à l'épurage des graines dépend entièrement de leur capacité et de leur qualité. Les grands marchands de graines au Canada possèdent déjà en toute probabilité les instruments exigés par les dispositions de cet acte et pouvant suffire amplement à tous les besoins présents. Un instrument de ce genre peut coûter environ $800, tandis que pour un petit établissement une vanneuse ordinaire de $30 ou $40 fera beaucoup de besogne, quoi que peut-être pas faite d'une façon aussi satisfaisante. Les grands marchands de graines peuvent se procurer pour moins de $1,000 tous les appareils nécessaires.

M. ARMSTRONG : L'effet de ce bill sera alors de mettre entre les mains d'un petit nombre l'épuration et la vente des graines dans notre pays. Il y a peu de marchands qui dépensent $800 pour acheter une machine à épurer les graines s'ils ne peuvent compter que sur le commerce de leur localité. Le bill a certainement beaucoup de bon, mais sous certains rapports il est trop sévère. Lorsque vous obligez les cultivateurs à n'acheter leurs graines de semence aucune part ailleurs que chez le marchand de graines, vous pouvez être assurés qu'il aura à les payer plus cher.

M. FISHER : Il est un fait certain, c'est que les marchands de graines au Canada sont déjà amplement pourvus de tous les appareils nécessaires à l'épurage des graines, et remplissent toutes les conditions exigées par cet acte. L'achat d'instruments coûtant $500, $700 ou $800 serait une dépense bien peu considérable à faire pour celui qui voudrait faire le commerce de graines. Les cultivateurs ne sont pas capables de bien épurer leurs grains eux-mêmes ; conséquemment, nous leur fournissons les moyens de vendre leurs graines de semence au marchand de graines qui les épurera pour eux.

M. ARMSTRONG : Le ministre peut-il nous donner le nombre de marchands de graines possédant les appareils exigés par la loi ?

M. COCHRANE : Y en a-t-il un entre Kingston et Toronto ?

M. FISHER : Le sous-ministre, qui est bien renseigné, me dit qu'il y a dans le pays au moins quinze marchands de graines munis de tout l'outillage nécessaire.

M. BARR : Dans tout le Canada ?

M. HENDERSON : C'est un gros syndicat.

M. FISHER : Oui, ces chiffres sont pour tout le Canada, mais la plus grande partie de ces marchands sont dans la province d'Ontario.

M. BARR : Que vont faire alors le Manitoba et les autres provinces où il n'y a pas d'appareils de ce genre ? Je ne vois dans ce projet rien qui soit à l'avantage des cultivateurs, et c'est pourtant le point le plus important à considérer. Cette législation me paraît dangereuse et comporte un changement trop radical.

M. FISHER : Il y a dans la province du Manitoba deux ou trois marchands munis des appareils requis par la loi, et au moins un dans la Colombie-Anglaise ; il y en a aussi dans l'Ontario et dans les provinces de l'Est.

M. CLEMENTS : Mon honorable ami le député de Lambton-est (M. Armstrong) a justement soulevé le point que je voulais soulever moi-même. Je voudrais bien féliciter le ministre de l'Agriculture de son desir de nous donner une bonne loi concernant les graines de semence, mais je ne vois pas en quoi elle favorise les cultivateurs. Elle va au contraire être une cause de beaucoup d'embarras.

M. COCKSHUTT : Autant que je sache, personne n'a encore pu inventer une machine capable de séparer toutes les mauvaises graines énumérées dans le bill, et c'est là-dessus que je veux appeler l'attention du ministre. Par exemple je ne crois pas qu'il y ait des instruments ou machines capables de séparer la linaire de la graine de mil ou de la graine de trèfle. Pour ma part, je n'en connais pas.

Le ministre a donné à entendre que les grainetiers laissent à dessein certaines grai nes qu'il serait possible d'enlever au moyen des machines. J'en suis convaincu, tout marchand honnête fait son possible pour enlever toutes les graines impures. Mais je tiens à faire observer qu'il y a certaines graines mentionnées dans le projet de loi à l'étude que nulle machine inventée jusqu'à présent ne réussit à enlever.

Nulle machine, à moins d'avoir des yeux, ne saurait enlever ces graines impures qui sont de la même grosseur et du même poids que les graines pures. Pas plus que le vent, les cribles ne sauraient y réussir. Il n'y a que l'œil de l'homme qui puisse le faire, et il n'a pas encore été inventé de machine remplissant l'office de l'œil, qui réussisse à extraire ces graines de même poids et de même grosseur que la semence pure, et ne différant de l'échantillon que par la couleur. Le projet de loi à l'étude n'aboutira qu'à permettre à quelques individus d'accaparer ce commerce, et à relever énormément le prix que nos cultivateurs devront payer tant pour les graines de semence que pour les semences de graminées ; et ces deux articles, quand ils se vendent à bon marché, constituent un élément de richesse dont nul cultivateur ne saurait ne pas tenir compte. A mon avis, le prix de la graine de trèfle, oscillant de $8 à $10 le boisseau, est bien assez élevé ; et le relever jusqu'à $12 et même $14 le boisseau, c'est causer un grand tort à nos intérêts agricoles. A coup sûr, ce serait manquer de sagesse que d'adopter une mesure trop draconienne. Le ministre, j'espère, laissera cet article en suspens, jusqu'à ce qu'il ait été en lieu de l'étudier plus mûrement et de le rendre applicable.

M. FISHER : Je ferai observer à l'honorable député que je n'ai pas affirmé que nous réussirions à enlever toutes les semences de mauvaises herbes ; j'ai simplement affirmé qu'il existe des machines qui facilitent l'application des dispositons de la loi à l'étude. Les prescriptions de ce projet de loi ne demandent pas la pureté absolue des graines de semence ; elles se rapprochent de cet objectif dans la mesure du possible, eu égard à la situation du commerce. Nous ne comptons nullement obtenir la pureté absolue ; certes, nous en serions bien aises, sans doute, mais la chose n'est guère possible.

J'ajouterai que nous avons fait subir au bill des modifications qui en rendent l'application moins rigoureuse que ne le faisait le projet de loi présenté, la session dernière. Je tiens, toutefois, à déclarer que si la Chambre n'adopte pas cette mesure dans sa teneur actuelle, et qu'on en mitige la sévérité, elle sera virtuellement inutile et ne réussira pas à améliorer la situation de la greneterie au pays. Pour mon propre compte, il me répugne d'assumer pareille responsabilité et de laisser plus longtemps ce négoce sans réglementation.

M. A. A. WRIGHT : J'incline à croire que si le commerce des graines de semence était accaparé par le petit nombre, nos cultivateurs y gagneraient, puisque les grainetiers seraient alors en mesure de fournir une meilleure qualité de graines de semences et de les vendre à meilleur marché. Qu'on me permette d'offrir, à l'appui de ma thèse, un exemple que j'emprunte à mon propre comté. Un citoyen de l'état de New-York vint, un jour, dans ce comté, s'y livrer au commerce des graines de semence. En faisant ses achats de graines, il se procura une liste de tous les cultivateurs, producteurs de bonnes graines. Il avait un agent à qui il confia la mission de faire l'inspection de chaque champ, avant la récolte, de façon à pouvoir se renseigner avec exactitude sur les mauvaises graines de tout genre qui croissaient dans ce champ. Constatait-il que certains cultivateurs produisaient la meilleure espèce de graines dans des champs bien épurés, c'est de ceux-là qu'il achetait sa semence. Il en résulta que, graduellement les cultivateurs se mirent à produire une meilleure catégorie de graines. Malheureusement, le droit imposé par le gou-

vernement des Etats-Unis sur les graines de semence importées dans ce pays était tellement élevé que ce grainetier se trouva dans l'impuissance d'en exporter du Canada.

J'en suis convaincu, si ce projet de loi est adopté, nous obtiendrons éventuellement une meilleure qualité de graines de semence et à meilleur marché, et cela en raison de l'inspection des graines dans les champs où on les produit.

M. COCHRANE : De quel espèce de graines de semence s'agit-il ici ?

M. WRIGHT : De pois.

M. COCHRANE : L'épurage des pois n'est pas chose facile. Cela demande du temps. Un tarare ordinaire enlèverait toutes les mauvaises graines mêlées aux pois.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : L'article 3 est réservé.

Article 4.

Personne ne vendra, ni n'offrira ou exposera en vente, ni n'aura en sa possession pour la vente, des graines de phléole ou timothy, de trèfle commun ou quelque mélange contenant des dites graines dans un récipient, une enveloppe, un sac ou une poche, ou sortant d'un récipient, d'une enveloppe, d'un sac, ou d'une poche portant la marque " n° 1 " ou toute autre désignation qui représente ces graines comme étant de première qualité, à moins qu'elles ne contiennent pas de graines des mauvaises herbes énumérées en l'article 3 du présent acte, et ne contiennent pas non plus de Lychnite (Lychnis vespertina, Sibth.); Silène nocturne (Silene noctiflora, L.); Caméline (Camelina sativa, Crantz); Chardon des champs (Onicus arvensis, Hoffm.); Marguerite blanche (Chrysanthemum Leucanthemum, L.); Rumex crépu ou Patience (Rumex crispus, L.); Vipérine (Echium vulgare, L.); Plantain lancéolé (Plantago lanceolata, L.); Chicorée sauvage (Chicorium Intybus, L.) et qu'elles ne contiennent au moins, sur cent, quatre-vingt-dix-neuf graines de l'espèce ou des espèces indiquées ou graines d'autres herbes et trèfles utiles et inoffensifs, dont quatre-vingt-dix sur les quatre-vingt-dix-neuf doivent être aptes à germer.

M. LENNOX : J'appelle l'attention du ministre sur cet article, relativement à l'article suivant. Nous pourrions sans doute le débattre, lorsque l'article 5 sera à l'étude ; mais il vaut mieux se rendre compte maintenant de son mode d'application. Il est statué que sur chaque centaine de graines de semence, il y en aura quatre-vingt-dix-neuf de l'espèce ou des espèces qu'on se propose de mettre en vente.

L'article 5 décrète :

5. Le Gouverneur en conseil peut établir par règlement le maximum de graines des mauvaises herbes dénommées aux articles 3 et 4 du présent acte, qui saurait être toléré dans des graines sans que celles-ci cessent d'être considérées, aux termes desdits articles, comme ne contenant pas de graines desdites mauvaises herbes.

Je ne vois pas comment ces deux articles peuvent se concilier.

L'article 4 contient une disposition portant que sur cent graines, il doit y en avoir quatre-vingt-dix-neuf de l'espèce ou des espèces qu'on se propose d'offrir en vente.

Si cette disposition est absolue, alors la disposition contenue dans l'article 5 ne saurait avoir d'application ; et cependant elle est d'une haute importance. A mon avis, il faudrait insérer ici quelque disposition de cette nature ; car il est presque impossible que les producteurs de graines se conforment à la disposition qui figure ici, si je saisis bien le sens des deux articles.

M. FISHER : En réponse à l'honorable député, je dois dire que l'article est absolu. Sur cent graines, il doit y en avoir quatre-vingt-dix-neuf de l'espèce qu'on se propose d'offrir en vente. Or, les règlements qui peuvent être établis sous l'empire de l'article 5 ne sauraient nullement déroger à cette disposition. La disposition signalée par l'honorable député se rattacherait au maximum de graines de mauvaises herbes qui pourrait être toléré là où la loi exige que l'échantillon ne doit pas contenir de ces graines ; mais cette disposition ne saurait nullement infirmer la prescription portant que sur cent graines, quatre-vingt-dix-neuf doivent être de l'espèce indiquée dans l'échantillon.

M. LENNOX : Est-ce que le ministre ne saisit pas la conséquence qui découle de là ? Est-il possible que cette disposition s'applique dans le sens qu'il préconise ? Il est décrété que sur cent graines, contenues dans tout le sac, il doit y en avoir quatre-vingt-dix-neuf de la nature de celles qu'on se propose d'offrir en vente. Puis, que décrète l'article ? Cet article ne tolère qu'un pour cent de graines nuisibles. Il ne reste donc qu'un pour cent de toutes ces graines de mauvaises herbes énumérées dans les articles 3 et 4, qui peuvent se trouver mêlées à ces graines de semence. Alors, comment appliquera-t-on ces dispositions ? Le Gouvernement peut établir le maximum des graines de mauvaises herbes qui saurait être toléré dans un sac, sans déroger aux dispositions de la loi à l'étude. Evidemment, qu'on me permette le mot, la chose n'a pas de sens commun.

M. FISHER : Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député. Qu'il veuille bien relire l'article 6 et il se convaincra qu'il contient une disposition portant qu'il pourra être toléré un maximum de cinq dans mille graines vendues, bien que la loi déclare qu'il ne doit pas s'y rencontrer de graines de mauvaises herbes. Or, les règlements sous l'empire de l'article 5 peuvent porter ce maximum des graines nuisibles à tolérer jusqu'à dix par mille, sans, toutefois, que cela déroge à la disposition de l'article 3 fixant ce maximum à 1 pour 100 ; mais ce maximum pourrait être bien inférieur à 10 p. 100. Il pourrait être fixé, par voie de réglementation, à deux ou trois par mille, sans que cela porte atteinte à la proportion de 1 p. 100, qui peut exister sous l'empire de l'article 4.

Ce dernier article statue expressément et d'une façon absolue qu'il devra y avoir 99 p. 100 des graines qu'on se propose de mettre en vente ; cette disposition est catégorique, et nul règlement établi par application de l'article 5 ne sauriat déroger à cette disposition ni tolérer une proportion de plus de 1 p. 100 ; mais il pourrait être toléré une proportion inférieure à 1 p. 100, sans qu'il soit porté atteinte à la disposition de la loi en question.

M. LENNOX : Ces explications du ministre ne font que rendre plus évidente l'absurdité de la chose. Voici toute la différence.

M. FISHER : Comment cela?

M. LENNOX : D'après les explications du ministre et la teneur de l'article, le maximum de graines de mauvaises herbes qui pourrait être toléré dans un sac est d'un pour cent ; or, si l'on tient compte de la situation créée par cet article et de l'aveu arraché au ministre par le député de Brantford (M. Cockshutt) au sujet de certaines graines qu'il est impossible d'éliminer, il faut bien conclure que le maximum de graines nuisibles qui peut être toléré dans un sac est de 1 p. 100. Puis voilà les articles 5 et 6, contenant une disposition supplémentaire, portant que l'exécutif peut déclarer, par voie de réglementation, que la proportion d'un pour cent de mauvaises herbes ne saurait être tolérée. Quelle sera donc la situation du producteur de graines ?

Je ne me préoccupe pas ici des intérêts de ceux qui sont en mesure de se protéger eux-mêmes ; mais la situation faite au cultivateur est intolérable ; non seulement lui impose-t-on l'absolue nécessité d'avoir 99 p. 100 de l'espèce de graines qu'il veut offrir en vente, mais on lui impose un nouveau fardeau, en décrétant que l'exécutif peut établir un règlement qui enlève au producteur de graines cette planche de salut, cette faible proportion de 1 p. 100, qui pourrait se trouver réduite à fraction de 1 p. 100. Si absurde que la chose fût déjà, elle le devient encore davantage, en raison des dispositions figurant dans les articles 5 et 6.

M. FISHER : L'honorable député ne saisit pas bien le sens de l'article.

M. COCHRANE : Voilà l'embarras.

M. FISHER : Oui, voilà l'embarras; mais comme la difficulté existe, il faut bien chercher à y remédier, et à faire jaillir la lumière. D'après la teneur de l'article 4, il doit se rencontrer deux conditions, avant qu'un échantillon de graines de semence puisse porter la marque "n° 1." D'abord, il ne faut pas qu'il y ait de graines de mauvaises herbes mêlées aux bonnes graines. L'honorable député saisit-il bien ?

M. LENNOX : Parfaitement.

M. FISHER : Ainsi, voilà la première condition : absence de graines d'herbes nuisibles. La deuxième condition, c'est que, sur cent, il y aura au moins quatre-vingt-dix-neuf graines de l'espèce qu'il s'agit d'offrir en vente. Or, relativement à la première condition, l'exécutif peut, par voie de règlement, déclarer quelle sera la proportion, le pourcentage, si je puis ainsi dire, ou la fraction du pour-cent qui pourra être tolérée, de façon à ce que l'échantillon puisse encore être censé ne pas contenir de graines des mauvaises herbes désignées. Dans le cas actuel, la proportion tolérable serait certainement bien inférieure à 1 p. 100.

M. LENNOX : Précisément ; cela doit être.

M. FISHER : Ensuite, d'après la prétention de l'honorable député il faut que 99 sur 100 des graines de semence soient de l'espèce qu'on se propose de vendre ; or, l'article 5 ne s'applique nullement à cela.

M. LENNOX : Je le sais parfaitement.

M. FISHER : Soit ; et en ce qui concerne la première partie, elle fixe donc le nombre de graines par mille qui serait toléré, sans que l'on tienne compte de leur présence. Cela peut sembler une anomalie, d'affirmer qu'on tolère une certaine proportion de mauvaises graines, sans tenir compte de leur présence ; mais, cette assertion vient à l'appui du dire de l'honorable député, (M. Cockshutt) affirmant ce que je savais, du reste, parfaitement—qu'il est impossible de viser à la perfection absolue en pareille matière, et d'éliminer entièrement les graines nocives ; mais nous tenons à ne les tolérer que dans la mesure autorisée par les conditions du commerce, la perfection des machines et les circonstances. Nous avons donc inséré l'article 5 dans le projet de loi, afin de faire une légère concession à la faillibilité et à la faiblesse humaine, ou plutôt, à l'imperfection des machines, si on préfère cette façon d'exprimer la chose. L'honorable député, j'espère, comprendra maintenant la nécessité des deux articles.

M. LENNOX : Je crois avoir saisi la pensée du ministre. Voici à quoi la chose se résume : sur cent, il doit se rencontrer quatre-vingt-dix-neuf graines qui soient de l'espèce qu'on veut offrir en vente. Il pourrait se trouver une mauvaise graine sur cent mais c'est simplement possible, et il n'y a rien d'absolu ici, car l'exécutif peut réduire cette proportion, à son gré.

M. FISHER : L'honorable député ne va pas encore assez loin. Ce qu'il affirme est parfaitement exact, en ce qui concerne les graines nuisibles désignées dans la loi ; mais il pourrait se rencontrer d'autres variétés non énumérées ici, et cependant il ne faut pas que la proportion de 1 p. 100 soit dépassée.

M. LENNOX : Le ministre affirme qu'il n'existe ici que 1 p. 100 de marge. Quoi

qu'il en soit, il doit avoir 90 pour 100 de graines pures; s'il se rencontre d'autres graines nuisibles non spécifiées ici, la proportion de 1 p. 100 n'en est pas moins maintenue. Je le demande au ministre : est-il sage d'établir une disposition aussi draconienne en pareille matière, et d'imposer semblable fardeau aux producteurs de graines et aux grainetiers ?

M. FISHER : L'honorable député oublie encore un point essentiel : c'est que la chose est purement facultative. Personne n'est tenu de mettre la marque "n° 1" sur un sac. Il s'agit ici d'une disposition statuant que si un sac de graines se vend sous l'étiquette n° 1, ou de qualité supérieure, il faudra que ces graines soient réellement conformes à la teneur de l'article.

Si quelqu'un vend des semences qu'il sait n'être pas de première qualité, du n° 1, il ne doit pas poser pareille étiquette sur le sac.

M. LENNOX : J'en conviens, la chose est facultative. Mais ce que je tiens à faire consacrer ici, c'est que la vente des graines qu'on peut en toute sûreté désigner sous l'étiquette n° 1, ne soit pas accaparée par une demi-douzaine d'individus. La loi à l'étude tend à éliminer du marché l'importante classe des producteurs, pour en confier le monopole à une demi-douzaine d'individus qui sont munis de ces machines perfectionnées ; et quand vous apportez toutes ces restrictions et que vous cherchez à atteindre la perfection—un idéal de perfection, comme celui que nous offre le gouvernement de l'Ontario—vous éliminez du marché les producteurs et les braves et honnêtes cultivateurs, pour créer un monopole en faveur d'un petit nombre d'individus, chose que je cherche précisément à empêcher.

M. FISHER : Je veux bien accepter la lutte sur le terrain choisi par l'honorable député. S'il faut que le cultivateur, pour obtenir de bonnes semences, s'adresse à une poignée d'individus, je suis d'avis que cela vaut encore mieux pour lui que d'acheter de mauvaises graines d'un plus grand nombre d'individus. Je suis décidé à faire adopter une loi si draconienne que, si ces individus ne veulent pas s'y conformer et fournir aux cultivateurs ce qu'ils prétendent leur vendre, ils seront éliminés du marché. Voilà l'objectif de la loi ; voilà à quoi elle tend. Je le répète, si ce bill ne visait pas à contrecarrer les agissements de quelques intéressés dans le commerce des graines de semence, il n'aurait pas la moindre raison d'être.

M. FOSTER : Qu'est-ce?

M. FISHER : L'honorable député révoquet-il la chose en doute ? Peut-être lui faudrait-il une traduction de cette expression : raison d'être.

M. COCHRANE : Le ministre devrait se servir d'un langage intelligible.

M. FISHER : L'honorable député (M. Foster) m'entend parfaitement. L'autre jour, il nous a donné lecture d'une citation d'un journal français.

M. FOSTER : Je n'ai pas souscrit à cet article en français.

M. FISHER : L'honorable député a l'oreille si exercée, et sa prononciation française est si impeccable, que force m'est bien de m'incliner devant la supériorité de ses connaissances. Nous en avons eu la preuve l'autre jour.

M. HENDERSON : La bonne blague !

M. FISHER : Je l'avoue franchement, je ne tiens nullement à ce qu'on vende comme semences n° 1 des graines qui ne répondent pas aux dispositons de la loi en discussion. Je me ferai volontiers le champion d'une mesure assez draconienne pour que nulle semence ne puisse se vendre aux cultivateurs canadiens, portant la marque n° 1, réputée de qualité supérieure, à moins qu'elle ne réponde aux prescriptions de l'article à l'étude. Nous avons fait l'essai de nombre d'échantillons de graines de semence, et j'ai ici un état des échantillons recueillis l'année dernière.

Nous avons recueilli par tout le pays 450 échantillons; et parmi les échantillons de graines de phléole, 40 pour 100 étaient conformes aux dispositions de l'article en question ; parmi les échantillons de trèfle commun, 17 pour 100 répondaient aux dispositions de l'article ; parmi ceux du trèfle rouge, 21 pour 100, et c'étaient des échantillons de semences receuillis pour la plupart, dans une partie du pays où il est reconnu que les graines de semence offertes en vente sont de qualité inférieure. Quant aux échantillons de graines qui nous ont été transmis par des marchands dignes de confiance, il est constaté que nous en avons reçu 196. Parmi les échantillons de phléole, 76 pour 100 se conformaient au type ; pour le trèfle commun, 54 pour 100 ; pour le trèfle rouge, 63 pour 100 ; ce qui démontre que ceux qui veulent faire leur exploitation commerciale convenablement et honnêtement, peuvent facilement se conformer aux dispositions de cet article. La chose est parfaitement praticable, si l'on veut seulement se donner la peine de faire la tentative, et quant à ceux qui sont réfractaires, eh ! bien, c'est l'objectif visé pour le bill à l'étude, de le forcer de s'exécuter.

M. ARMSTRONG : Le ministre voudrait-il bien nous dire combien il se rencontre dans l'Ontario occidental de maisons commerciales qui ont les machines voulues pour le nettoyage des graines de semence—machines qui coûtent plus de $800 ?

M. FISHER : Je ne tiens pas à mentionner les noms de ces maisons ; car la chose aurait un peu trop l'air de réclame. Je puis affirmer qu'un nombre considérable des principaux grainetiers dans la province d'Ontario possèdent ces machines.

M. ARMSTRONG : Comme il n'y en a que quinze dans tout le pays, il n'y aurait aucun inconvénient à les nommer tous.

M. FISHER : Il ne serait peut-être pas sage de désigner ces maisons de commerce.

M. SCHAFFNER : A mon avis, un des plus graves embarras qui se présentent dans la discussion de cette mesure, c'est la manière dont elle est rédigée.

Si je saisis bien le sens de l'article 4, il tend à décréter que sur cent il ne sera toléré qu'une graine de mauvaise herbe. Si c'est ainsi qu'il faut interpréter la chose, l'article 5 me paraît un hors-d'œuvre, puisqu'il déclare que l'exécutif pourra déterminer le nombre de mauvaises graines qu'on pourra tolérer.

Il est expressément statué :

Le Gouverneur en conseil peut établir par voie de règlement le maximum de graines des mauvaises herbes dénommées aux articles 3 et 4 du présent acte.

Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il affirme qu'il ne s'agit pas ici des graines désignées dans l'article 3, mais que cela pourrait s'appliquer à d'autres graines de mauvaises herbes. A mon sens, la rédaction de ce bill est défectueuse.

Mr. FISHER : Je regrette d'entendre l'honorable député exprimer cette opinion en pareille matière. Je me fais fort de dire que cette mesure a été rédigée par les meilleurs rédacteurs de lois, à la disposition de cette Chambre et du pays. Je n'ai pas la prétention de me faire moi-même rédacteur de projets de loi. Cette besogne est confiée au ministère de la Justice, qui se guide sur les instructions que nous lui donnons à cet égard. Je crois avoir parfaitement élucidé la question et prouvé que l'article 5 ne s'applique nullement au pour-cent des graines de semence étrangères, dans ce que l'honorable député a cité de l'article 4.

M. COCHRANE : Pourquoi y tenez-vous si fort ?

M. FISHER : Parce que cette disposition s'applique à une autre partie de l'article 4. Je le répète, il y a deux conditions contenues dans l'article 4, et l'article 3 réglemente ou dirige, dans une cretaine mesure, la première condition, mais n'intéresse nullement la deuxième condition. L'honorable député (M. Schaffner) prétend le contraire. S'il lui est impossible de comprendre cela, je n'y puis rien.

M. COCHRANE : A titre de simple cultivateur pratique, j'avoue que c'est là l'embarras. Le ministre se pose en défenseur du pauvre cultivateur. Eh bien ! j'en suis un.

M. FISHER : L'honorable député n'est pas un pauvre cultivateur.

M. COCHRANE : J'ai gagné ma vie en cultivant mes terres, chose que le ministre n'a jamais faite. S'il n'entend pas mieux la culture qu'il ne comprend sa propre loi, eh ! bien, qu'il me permette de lui dire qu'il ferait bien piètre figure dans le monde, eût-il essayé de gagner sa vie par la culture.

Il dit aux cultivateurs qu'il leur est facile de saisir parfaitement le sens de ce projet de loi. Si le texte en est si lucide, comment se fait-il que le ministre de l'Agriculture, avec toute sa sagesse, est impuissant à le rendre intelligible même aux avocats dans cette Chambre ? Dans quelle situation se trouvera le pauvre cultivateur, quand il s'adressera aux tribunaux ? Je tiens à ce que le ministre se pénètre bien de ce que je vais lui dire—car ce n'est guère chose facile de convaincre un homme qui est si plein de lui-même qu'il croit tout savoir—c'est que ce projet de loi est si compliqué que, même en dépit de toutes ses explications, il ne réussit même pas à le faire comprendre aux avocats dans cette Chambre. Je serais curieux de savoir si le ministre de la Justice lui-même comprend ce projet de loi qu'il a rédigé.

M. COCKSHUTT : Je désire appeler l'attention sur le mot " exempt " employé dans l'article 4. En expliquant l'article 3, le ministre nous a dit qu'il ne compte pas sur la pureté absolue des semences ; or, le mot " exempt " tel qu'usité dans l'article 4, n'est pas un terme de comparaison ; il est pris dans une acception absolue, de sorte que s'il se rencontre une seule graine impure dans un boisseau, on ne saurait affirmer qu'il ne contient que des graines pures. C'est une impossibilité. Il faut qu'il ne s'y rencontre aucune des graines nuisibles énumérées dans les articles 3 et 4.

M. FISHER : Nullement. Voilà précisément pourquoi je tiens à l'article 5, auquel un honorable député s'oppose si vivement ; c'est afin que nous puissions établir un règlement statuant sur cette pureté absolue, dans une certaine mesure, au besoin.

Article 7—exemptions de l'application de la loi.

M. CHISHOLM : Pourquoi la disposition relative à l'épurage des graines se limite-t-elle au marchand ? Il me semble qu'elle devrait s'appliquer également aux cultivateurs.

On pourrait faire l'achat d'une machine à épurer du prix de $800, qu'on transporterait d'une ferme à l'autre, comme on fait d'une machine à battre.

M. FISHER : Si les semences étaient épurées de la manière dont mon honorable ami le propose, par les cultivateurs eux-mêmes, elles ne seraient jamais vendues avant d'avoir été épurées ; et alors il n'y aurait pas lieu de faire une exemption en leur faveur.

M. CHISHOLM : Si le ministre de l'Agriculture prenait des mesures pour instruire les cultivateurs quant à la nature des diver-

ses espèces de graines, cela les engagerait peut-être à empêcher la diffusion des mauvaises herbes, sans les embarrasser beaucoup. S'il faisait préparer des collections de graines, comme celles qu'il a déjà fait préparer, je pense, comprenant nombre de petits flacons de graines de mauvaises herbes, convenablement étiquetés, et si tout marchand de graines était contraint d'avoir une de ces collections exposée dans son magasin, en même temps qu'un flacon contenant un échantillon des graines qu'il vend, absolument pures, le tout à la vue du cultivateur, l'effet serait de l'instruire beaucoup, sans le gêner, et empêcherait beaucoup de procès.

M. FISHER : Je suis heureux d'entendre mon honorable ami faire cette proposition. Nous avons fait des efforts dans ce sens. Nous avons fait préparer une boîte de carton contenant des échantillons de graines de mauvaises herbes connues dans le pays, et nous distribuons ces boîtes parmi les grainetiers et les associations agricoles, d'une extrémité à l'autre du pays. C'est là un des moyens d'éducation dont nous nous sommes servi pour instruire le cultivateur et le mettre en mesure de se rendre compte de la valeur de ce qu'il achète. Nous ne ralentissons pas nos efforts en vue d'instruire le cultivateur ; au contraire, nous les multiplions.

M. COCKSHUTT : Les dispositions de l'article 7 devront-elles s'appliquer aux semences destinées à l'exportation ? Il se trouve de nombreuses mauvaises herbes qui prospèrent sous un climat comme le nôtre, mais qui ne parviendraient pas à maturité en Grande-Bretagne, en France ou en Allemagne ; et dans ces pays, les semences contenant des graines de ces mauvaises herbes seraient loin d'être dépréciées au même degré qu'elles le sont, de ce fait au Canada. Les dispositions du présent bill s'appliqueront-elles aux semences de cette nature destinées à l'exportation ? Le commerce de graines dans l'Ontario se fait surtout avec les pays étrangers, et il n'est pas désirable que nous restreignions en quoi que ce soit les débouchés qui s'offrent à ce commerce.

M. FISHER : L'article 6 prescrit que personne ne vendra ou n'offrira en vente ou n'aura en sa possession pour la vente, des graines de fléole, etc., devant servir à l'ensemencement des terres au Canada, etc. Je ne pense pas que cette restriction se trouve dans aucun autre des articles ; mais je dirai qu'en pratique nos grainetiers exportent presque toutes nos semences de la meilleure qualité. C'est une des mauvaises pratiques que nous avons à combattre, à savoir : celle d'exporter nos semences de la meilleure qualité et d'écouler au Canada nos semences de qualité inférieure. Nous exportons nos semences de meilleure qualité précisément vers ces pays où l'on a voté une loi comme celle que nous proposons en ce moment. Le résultat a été que ces pays ont pu se procurer de meilleures semences que nos cultivateurs n'ont pu le faire. Le bill s'applique à toute semence gardée pour la vente au Canada qu'elle soit ou non destinée à l'exportation. S'il en était autrement, nous serions constamment gênés dans l'application de la loi par l'obligation où nous serions de décider si la semence était ou non destinée à l'exportation.

M. COCKSHUTT : Ce que dit l'honorable ministre peut être vrai en ce qui regarde les marchés européens ; mais les Etats-Unis sont prêts à acheter toutes les catégories de graines. On n'offre pas le même prix pour toutes ; mais on est prêt à acheter n'importe quelle sorte de semence à sa valeur. Il me paraît important que ce bill ne soit déclaré applicable qu'aux semences destinées à être détaillées au Canada. Pourquoi nous appliquerions-nous à diminuer la valeur des marchandises que nous exportons à l'étranger ? Si vous empêchez les marchands d'acheter certaines sortes de semences, même pour l'exportation vous faites d'un produit marchand un article invendable, dont ni les producteurs ni les marchands ne pourront plus se défaire. Je suis d'avis que ce bill ne devrait pas s'appliquer aux semences destinées à l'exportation. Il n'y a aucun inconvénient à ce que nous laissions les pays étrangers surveiller leurs propres intérêts.

M. FISHER : Je ne désire aucunement protéger les pays étrangers ; mais cette mesure serait beaucoup plus difficile d'application si nous permettions aux marchands de garder en magasin, sous prétexte qu'elles sont destinées à l'exportation, des semences d'une qualité inférieure à celles dont la vente est permise dans notre pays.

M. A. A. WRIGHT : Je ne suis pas de l'avis de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt.) Nous devrions soumettre la semence destinée à l'exportation à la même épreuve que la semence destinée à être écoulée au Canada. Nous devrions nous efforcer de nous faire la réputation des producteurs de la meilleure semence au monde, de même que les producteurs allemands de graines de betteraves sont réputés supérieurs à tous autres. La France jouit d'une réputation semblable en ce qui regarde la graine de chou-fleur. Pour se procurer la meilleure graine de chou-fleur, il faut s'adresser à la France.

Un mot quant à la crainte qu'on a exprimée de voir ce commerce se concentrer entre un très petit nombre de mains. Le fait est que le commerce de gros est restreint à un très petit nombre de personnes, et c'est une bonne chose. De quelle manière ce commerce se poursuit-il ? Une maison en gros envoie un voyageur chez les détaillants de Renfrew. Il informe ces détaillants que s'il réussit à vendre dans leur ville une quantité suffisante pour remplir un wagon, laquelle quantité pourra ensuite être distribuée vers les centres moins

importants, il lui sera facile de leur accorder des conditions plus favorables. Les frais de transport sont un facteur très important. Le détaillant ne voudra pas perdre l'occasion d'acheter au prix du gros toutes les sortes de graines qu'il lui faut et d'en obtenir livraison chez lui à des conditions faciles ; car alors il serait à même de vendre à meilleur compte qu'aucun autre de son voisinage.

M. MILLER : Si le bill était adopté sous sa forme actuelle, il pourrait en résulter quelque confusion, et des personnes innocentes seraient exposées à souffrir. Le but principal du bill est de protéger le cultivateur qui désire mettre sa ferme à l'abri des graines de mauvaises herbes et n'acheter que des semences libres de toute impureté. Je proposerais que dans chaque cas l'acheteur eût droit à un certificat de la part du vendeur constatant que celui-ci a vendu une quantité donnée d'une certaine semence à l'acheteur, pour fin d'ensemencement, et l'a vendu sachant qu'il encourt toute la responsabilité imposée par cet acte. Nous devrions prescrire, en outre, que toute graine ou tout grain vendus sans un tel certificat seront censés avoir été vendus pour d'autres fins que celle de l'ensemencement. Une telle disposition répondrait aux nombreuses objections qui ont été soulevées. L'objection que ce bill aura pour effet de concentrer le commerce entre les mains de grandes maisons n'a pas sa raison d'être. En pratique, la plupart des marchands de semences achètent leurs graines des grainetiers en gros qui sont munis des appareils nécessaires pour l'épurage.

D'autre part, si l'on dit qu'en vue de protéger le cultivateur au moyen des dispositions de ce bill, on expose le grainetier de la campagne à souffrir, je répondrai : Qu'il en soit ainsi ; c'est un cas où il faut s'attacher à procurer le plus grand bien du plus grand nombre. Avec un raisonnement comme celui que font certaines gens pour être logique, il faudrait dire : Permettons à tout le monde de vendre des médicaments ; permettons à tout le monde d'exercer la médecine. Mais on se garde d'être logique à ce point. Il est une autre disposition qui, à mon avis, pourrait se trouver dans l'acte et qui ne s'y trouve pas. Dans nombre de cas, à ma connaissance, les cultivateurs ont acheté, au printemps, ce qu'ils pensaient être de la graine de navet, laquelle ne s'est trouvée être finalement que de la graine de navette. Il me semble que dans un cas comme celui-là il n'y a pas simplement négligence, mais fraude préméditée.

S'il est possible de punir le marchand qui, en guise de graine de navet, vend une graine qui n'est absolument d'aucune valeur pour la fin qu'on se propose en l'achetant, il serait bon, je pense, de régler le cas dans le présent bill.

Il est un autre point qui ne se rattache peut-être pas au bill en discussion dans son état actuel, mais qu'il pourrait facilement y inclure en y modifiant légèrement le titre et en y insérant un article spécial. Le bill, suivant moi, devrait prescrire que le propriétaire ou l'opérateur d'une machine à battre sera tenu, avant de quitter une ferme pour installer sa machine dans une autre, nettoyer parfaitement cette machine.

M. FISHER : Je reconnais la parfaite justesse de nombre des observations faites par mon honorable ami (M. Miller). Je lui dirai franchement qu'à la suite de l'opposition faite aux dispositions spéciales du projet de loi, j'ai pensé qu'il valait mieux n'avancer que d'un pas à la fois. J'espère que le temps viendra, et qu'il n'est pas très éloigné, où nous serons en mesure d'aller plus loin que ne le fait ce bill ; mais j'imagine qu'il sera impossible d'effectuer d'un seul coup dans le commerce des semences toutes les réformes que nous désirions, étant donné, particulièrement que le commerce a exisé jusqu'aujourd'hui sans contrôle ni réglementation. J'espère que des dispositions comme celles dont parle mon honorable ami pourront être adoptées plus tard ; mais pour le moment nous ne pouvons pas aller aussi loin que nous le voudrions. Quant à sa première proposition au sujet de l'émission du certificat devant accompagner chaque vente de semences faite sous l'empire du présent acte, l'article 3 comprend un paragraphe déclarant qu'il pourra être accordé un certificat constatant que les dispositions de l'acte n'ont pas d'application, mais à tous autres égards toutes les dispositions de l'acte doivent s'appliquer à toutes les ventes, sans émission de certificat.

M. HAGGART : Est-il à la connaissance du ministre qu'il existe une loi semblable dans quelque autre pays, et s'il en existe donne-t-elle de bons résultats ?

M. FISHER : Je ne suis pas en mesure de dire que des dispositons absolument semblables sont en vigueur dans aucun autre pays, à ma connaissance. Dans quelques pays d'Europe, comme, par exemple, l'Autriche-Hongrie et la Suisse, on a établi ce qu'on appelle un système de garantie, déterminé par la loi, et qui paraît donner d'assez bons résultats. Mais il m'a semblé que les conditions du commerce ici n'étaient pas de nature à permettre l'introduction de ce système. J'ai tiré la plupart des dispositions du présent acte de textes de loi assez semblables de leur nature, mais relatives à d'autres sujets et déjà en vigueur au Canada. J'ai emprunté certaines dispositions à l'acte du marquage des fruits et à l'acte général d'inspection.

M. HAGGART : J'ai compris qu'il existait une loi sur ce sujet en Allemagne et aussi en Grande-Bretagne, et je me suis demandé en quoi elle ressemblait à celle-ci, et quels résultats elle donnait.

M. FISHER : Il existe dans certains pays d'Europe sur ce sujet des lois beaucoup plus sévères que celle-ci. Quand je fis la première rédaction de ce bill, il y a une couple d'années, je suivis ces modèles de beaucoup plus près que je ne le fais dans le bill actuellement en discussion. J'en ai modifié les dispositions, en vue de les rendre moins rigoureuses ; et comme je l'ai dit à mon honorable ami (M. Miller), il est nécessaire, je pense, d'avancer pas à pas. Je compte que les conditions du commerce vont s'améliorer par suite de l'adoption de cette loi, et nous pourrons exiger davantage, à mesure que cette amélioration dans les conditions se produira.

Article 8.

M. MACDONELL : Le ministre voudra-t-il dire si l'on se propose de n'infliger de punition que dans les cas où les trois articles 3, 4 et 5 auront été violés simultanément ? C'est là ce qu'indiquerait la rédaction.

M. FISHER : Je ne pense pas que mon honorable ami ait bien lu l'article en question. Il est ainsi conçu :

Quiconque, personnellement, ou par l'intermédiaire d'un autre, viole quelqu'une des disposition contemus dans les articles 3, 4 et 5.

Il est passible, s'il viole quelqu'une des dispositions. Mon exemplaire de l'acte renferme une faute d'impression que j'aimerais à corriger. Je propose que dans la deuxième ligne de l'article 8, le chiffre 5 soit rayé et remplacé par le chiffre 6. L'article 5 n'est pas susceptible d'être violé ; mais il en est autrement de l'article 6.

L'amendement est adopté.

M. MACDONELL : Je persiste dans ma prétention que l'acte devrait déclarer passible des peines édictées toute personne qui viole les dispositions de l'un des articles précédents, 3, 4 ou 5. La rédaction actuelle rend ces articles cumulatifs, il les réunit et déclare qu'il faut avoir violé les dispositions de ces trois articles pour être passible des peines infligées. Or il devrait être passible s'il enfreint les dispositions d'un seul de ces articles. C'est une question de droit que je soumets ; le mot " ou " devrait remplacer le mot " et ".

M. FISHER : Je n'ai pas la prétention d'opposer ma propre opinion à celle de mon honorable ami (M. Macdonell), qui est un avocat de grande distinction. Mais ce n'est pas le sens que je donne à l'article et je serais disposé à courir le risque de la mise en vigueur de cet acte dans ses termes actuels.

M. COCKSHUTT : L'amende imposée me semble être exorbitante. Si je ne me trompe, cette amende peut être imposée pour chaque colis. C'est là se montrer sévère plus que de raison. Si on lui fait observer qu'un de ces paquets est en contravention de la loi et qu'il peut appeler en garantie les gens de qui il l'a acheté, c'est sans doute ce qu'il fera. Mais il me semble un peu dur de lui faire payer l'amende sur les cinquante paquets quand il n'y en a qu'un seul d'ouvert pour la vente. D'autre part, je ne vois pas bien où la responsabilité du détaillant commence et où finit celle du marchand en gros. Je ne vois rien dans cet article qui indique le moment où le marchand en gros est libéré et où le détaillant devient responsable. Et une fois le détaillant devenu responsable il ne semble pas qu'il soit jamais libéré tant que le résultat de la récolte n'est pas connu. Voudra-t-on me dire s'il est libéré avant ou après l'achat de la récolte. Les difficultés seront grandes si l'on permet à l'acheteur de revenir contre son vendeur six mois plus tard et de lui dire: "Voilà de la graine que j'ai acheté de vous." Observez qu'il n'y a pas de preuve qu'il l'a bien obtenue de lui ; il faut le croire sur parole. D'un autre côté, moi détaillant, je puis bien acheter d'un marchand de Toronto au commencement de la saison, plus tard acheter d'un marchand de Hamilton et plus tard encore d'un marchand de Chicago. Et je me trouverai peut-être dans l'impossibilité de dire dans quel envoi j'ai pris les graines vendues à cet individu qui vient se plaindre à la fin de la saison. Ainsi, le vendeur a la responsabilité, et on ne sait pas au juste quand elle commence et quand elle cesse.

M. FISHER : Tout d'abord, dans un cas où la preuve ferait défaut, l'accusé n'aurait guère lieu de craindre ; car sans preuve, on ne pourrait le faire condamner. En second lieu, en ce qui regarde le détaillant et le marchand en gros, il s'agirait toujours d'une vente déterminée, et c'est celui qui aurait fait la vente, quel qu'il fût, qui serait responsable. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 de l'article mettent la personne qui a fait la vente à même de se soustraire à la responsabilité de cette vente à certaines conditions qui sont énumérées ici, et dont l'une est que la graine ait été renfermée dans un paquet dont le sceau n'a pas été rompu. L'autre condition, c'est qu'il doit pouvoir établir au jugement du tribunal, qu'il n'a pas manipulé ces graines, qu'elles sont dans la même condition où elles étaient lorsqu'il les a reçues, et qu'il les a vendues de bonne foi. C'est ce qu'il lui faudrait établir pour dégager sa responsabilité. La preuve qui dégagerait sa responsabilité pourrait être invoquée, sans doute, contre la personne qui lui aurait vendu ces semences. Quant au marchand en gros, sa responsabilité cesserait du moment que le détaillant aurait effectué sa vente ; car le dernier achat serait le seul qui pourrait être la matière d'une poursuite, si ce n'est dans les circonstances dont je viens de parler. Mon honorable ami a parlé également d'une peine minima ; il a prétendu qu'un marchand qui vendrait un grand nombre de paquets serait exposé à payer des sommes considérables. Mais si mon honorable ami veut lire l'article avec soin, il verra que s'il y a un maximum de peine, il n'y a pas de minimum. En imposant la peine pour la vente de chaque

paquet, le magistrat ou le tribunal tiendrait compte, j'imagine, de toutes les circonstances. S'il jugeait une somme minime punition suffisante, l'amende imposée pour la vente de chacun des paquets serait tellement nominale que la somme totale serait encore très petite.

M. BARR : Supposons qu'un cultivateur achète d'un détaillant, et s'apercevant que la semence ne vaut rien, poursuive ce détaillant. Celui-ci s'en sauve en prouvant qu'il a acheté la semence d'un marchand en gros ou de quelque autre personne ; faudra-t-il alors que le cultivateur poursuive le marchand en gros ?

M. FISHER : Le paragraphe 3 de l'article 8 de cet acte, à mon avis, règle ce cas.

Tout magistrat qui aura connu d'une affaire sous l'empire du paragraphe ci-dessus, expédiera au ministre de l'Agriculture, dans le mois à compter de la date de son jugement, un rapport sur le procès, dans lequel il donnera le nom de l'accusé, le nom de la personne qui lui a vendu la graine, ainsi que la date et le lieu de la vente.

Ce sera alors, je pense, le devoir du département de se charger de la poursuite. Bien que l'article ne le dise pas expressément, il veut dire, suivant moi, que le département pourrait fort bien se charger d'une cause comme celle dont parle l'honorable député.

M. SPROULE : Est-ce pour cette raison qu'un rapport doit être fait ?

M. FISHER : Oui.

M. A. MARTIN : Le ministre, à mon avis, se chargerait d'une lourde responsabilité en décidant d'intenter ou de ne pas intenter une poursuite. L'article laisse le département de l'Agriculture libre d'intervenir dans la cause. Le ministre a sans doute été animé par de bonnes intentions dans la préparation de ce bill. Mais nous ne sommes pas suffisamment renseignés quant aux résultats obtenus dans d'autres pays, pour nous mettre à même de prévoir quels seront les effets de celui-ci. Je suis d'avis que nous devrions procéder avec lenteur sur les renseignements que nous pourrons obtenir. On devrait placer entre les mains des membres du comité un sommaire de la législation adoptée en d'autres pays sur ce sujet ; nous serions alors à même de conclure s'il est à propos de voter le projet ou non. S'il existe une loi de cette nature aux Etats-Unis, comme l'a dit le ministre de l'Agriculture, on devrait nous en donner connaissance. L'effet de ce bill sera, je pense, d'augmenter grandement le prix des semences pour les cultivateurs ; et ceux-ci, pour la plupart, je pense, hésiteront beaucoup, après avoir fait l'achat de leurs semences, à intenter des poursuites devant les tribunaux, dans l'espoir d'obtenir un dédommagement en raison de la vente qu'on leur aurait faite de graines impures.

M. FISHER : Mon honorable ami (M. A. Martin) ne me semble pas bien reconnaître l'aptitude des cultivateurs à se protéger. Nos recueils de lois renferment une multitude d'actes destinés à protéger le commerce de diverses manières.

Nous avons l'acte général d'inspection, nous avons l'acte relatif aux engrais chimiques, et nombre d'autres, rédigés en vue de protéger l'individu dans son commerce. L'acte en discussion est de la même nature. Je ne partage pas l'opinion de mon honorable ami quant au rôle que doit jouer le Gouvernement ou le département en matière de poursuites. Ce n'est pas mon avis que le département soit obligé d'intenter de ces poursuites ; les circonstances de chaque cas sont tellement variables qu'il faut nécessairement laisser à la discrétion du ministre la question de savoir s'il est à propos, ou non, d'intenter la poursuite. C'est la règle invariablement suivie dans tous les cas qui se présentent sous l'empire des actes d'inspection, et je suis d'avis qu'elle s'impose dans ce cas-ci comme dans les autres.

M. A. MARTIN : Le bill, à mon avis, ne devrait pas laisser le département de l'Agriculture libre de décider s'il y aura poursuite ou non. Il pourrait en résulter des décisions très injustes, et certains cultivateurs pourraient en souffrir tandis que d'autres en profiteraient. Il nous manque des renseignements quant à l'effet de la mise en vigueur de lois semblables dans d'autres pays. L'honorable ministre n'a pas éclairé le comité à cet égard. C'est une excellente chose de protéger les cultivateurs, mais je crains que les avocats ne trouvent dans ce bill la matière de bien des procès. Je donnerais volontiers mon appui à une mesure pratique, mais celle-ci me paraît susciter bien des difficultés. Le comité devrait être mieux renseigné quant à ce qui a été fait dans d'autres pays plus anciennement établis.

M. FISHER : En toute circonstance et dans tous les cas, le département ou un individu quelconque pourrait intenter la poursuite. Il s'agit d'une infraction de la loi ; le bill ne restreint pas le droit de poursuite à la personne qui a souffert de l'infraction.

A six heures, le comité suspend ses travaux.

Reprise de la Séance.

Le comité reprend ses travaux à huit heures.

M. FOSTER : Quel est le but du paragraphe 3 de l'article 8 ?

M. FISHER : Le but du paragraphe 3 de l'article 8 est de permettre un appel au ministre de l'Agriculture dans le cas où la personne accusée d'avoir vendu frauduleusement des graines est en mesure d'établir qu'elle n'est pas elle-même responsable de la condition de ces graines ; de telle sorte que

si le ministre de l'Agriculture le juge à propos et nécessaire, le département pourra se charger de la poursuite. Si mon honorable ami veut lire l'article précédant immédiatement celui-ci, il verra à quelles conditions et dans quelles circonstances le vendeur peut se libérer de l'accusation d'avoir enfreint les dispositions de l'acte. S'il établit son innocence, il établit par là même la culpabilité de quelque autre, et l'article 3 déclare que le Gouvernement pourra être avisé de la condition des affaires, et qu'il lui sera loisible d'intenter une poursuite contre le coupable.

M. FOSTER : Non pas contre cette personne ?

M. FISHER : Non, contre la personne coupable.

M. FOSTER : C'est-à-dire que le département pourra intenter une nouvelle poursuite.

M. CHISHOLM : Le ministre de l'Agriculture voudra-t-il nous dire ce qui arriverait dans le cas où un détaillant aurait acheté des graines en colis fermé, qu'il l'aurait revendu et où l'on découvrirait plus tard que ces graines avaient été primitivement fournies au détaillant par un marchand en gros d'un pays étranger. Comment pourrait-on punir cet homme ?

M. FISHER : Nous ne pourrions rien faire.

M. A. MARTIN : Dans ce cas-là, le détaillant est assigné en justice par le cultivateur, mais comment se propose-t-on d'agir lorsque le détaillant se rejette sur le marchand de gros ? Le ministre veut que le détaillant qui est innocent ne soit plus alors passible que des frais de justice. Le détaillant fera sa déclaration au département de l'Agriculture, et tout sera dit après que le détaillant aura payé les frais. Selon moi, ce bill est surtout dans l'intérêt des marchands de gros. Quand une action en justice est intentée à un détaillant, sous l'empire de ce paragraphe, on devrait pouvoir fournir au détaillant l'occasion de poursuivre le marchand de gros sans avoir à soumettre la question au département de l'Agriculture. Autrement, on pourrait être tenté de faire du favoritisme, suivant qu'un détaillant serait plus ou moins sympathique au ministère. Si le détaillant est passible des frais, il devrait pouvoir poursuivre le marchand de gros de qui il a acheté ses graines.

M. FISHER : Si mon honorable veut lire le bill, il verra que rien n'empêche le détaillant d'intenter de ces sortes de poursuites.

M. A. MARTIN : L'article se lit comme suit :

Néanmoins, si l'accusé prouve au magistrat devant lequel il subit son procès que le paquet, la poche, le sac ou le contenant où se trouvait la graine faisant l'objet de la plainte ou de la dénonciation, a été acheté par lui directement d'un grainetier domicilié au Canada, et qu'il n'a pas été ouvert ou que l'état de la graine n'a pas été changé pendant qu'elle a été en sa possession et qu'il n'avait pas lieu de croire que la graine n'était pas conforme aux prescriptions de la loi, il ne sera plus passible, s'il fait connaître le nom de la personne dont il a acheté la graine, et l'endroit et la date de la vente qui lui en a été faite, que des seuls frais de la poursuite.

Que reste-t-il ensuite à faire ? Y a-t-il une disposition quelconque pouvant permettre à un détaillant de s'en prendre au marchand de gros ? Non pas, voici l'autre paragraphe:

Tout magistrat qui aura connu d'une affaire sous l'empire du paragraphe ci-dessus, expédiera au ministre de l'Agriculture, dans le mois à compter de la date de son jugement, un rapport sur le procès, dans lequel il donnera le nom de l'accusé, le nom de la personne qui lui a vendu la graine, ainsi que la date et le lieu de la vente.

C'est tout ce qu'il y a à faire, et ensuite ce sera au ministre de l'Agriculture à se prononcer. Le ministre pourra alors assigner le marchand de gros en justice, suivant que le détaillant lui sera plus ou moins sympathique. A mon sens, il serait très imprudent d'accorder au ministre de l'Agriculture ou à tout autre ministre de ces sortes de pouvoirs discrétionnaires.

M. FISHER : Mon honorable ami nous a lu la preuve de ce que je viens de lui répéter : c'est-à-dire qu'il n'y a rien, dans ce bill, qui puisse empêcher un détaillant de poursuivre celui qui lui a vendu les marchandises. Le magistrat est obligé de faire rapport au ministre de l'Agriculture chaque fois qu'il pourrait y avoir lieu d'instituer des poursuites, que le détaillant le veuille ou non. Ce bill donne au détaillant toute la protection nécessaire, et il n'y a rien là qui l'empêche de poursuivre le marchand de gros.

M. A. MARTIN : Il n'y a rien, c'est vrai, et c'est précisément pour cette cause je trouve à redire. On devrait permettre au cultivateur d'obtenir satisfaction du détaillant, et au détaillant de s'attaquer au marchand de gros.

M. FISHER : C'est bien ce que dit le bill, et c'est là le sens de ce paragraphe. J'ai affirmé à cette Chambre et à mon honorable ami que, d'après ce bill, le magistrat doit faire un rapport au ministre chaque fois qu'il y a lieu d'instituer des poursuites, mais cela ne saurait empêcher le détaillant de s'en prendre au marchand de gros. Le détaillant est protégé contre le marchand de gros, et le cultivateur l'est à son tour contre le détaillant. J'ai déjà dit tout cela à mon honorable ami, et il me semble que je m'explique assez clairement.

M. A. MARTIN : Je pourrais faire aussi la même remarque. Ce à quoi je veux en venir, c'est que chaque fois qu'un cultivateur poursuit un détaillant pour lui avoir vendu des graines impures, il devrait pouvoir obtenir satisfaction en justice. Si, à

son tour, le détaillant se juge lésé, il devrait poursuivre le marchand de gros. Ainsi modifié, le bill deviendrait bien plus utile.

M. FISHER : Si le détaillant est en état de fournir la preuve dont il est question dans le paragraphe 2. Je crois qu'il serait injuste de faire rendre une condamnation contre lui, et je veux lui voir accorder toute la protection possible à cet égard.

M. A. MARTIN : Le ministre de l'Agriculture sait fort bien que nos cultivateurs n'intentent pas de procès aux marchands de gros de Montréal ou de Toronto. Prenez, par exemple, le cas d'un cultivateur de l'île du Prince-Edouard qui achète des graines de semence d'un détaillant, et qui assigne celui-ci en justice et prouve qu'on lui a vendu de mauvaises graines. Il ne peut pas obtenir satisfaction de son vendeur, parce que celui-ci s'en prend au marchand de gros de Toronto. Le ministre de l'Agriculture croit que le cultivateur va s'en prendre au marchand de gros ——

M. FISHER : Non pas.

M. A. MARTIN : Ou qu'il devra laisser au département de l'Agriculture le soin d'instituer les poursuites nécessaires.

M. FISHER : Le cas cité par mon honorable ami est un de ceux où il conviendrait que le ministre de l'Agriculture poursuive le marchand de gros. Mais, en attendant, le détaillant de l'île du Prince-Edouard reste toujours libre lui-même d'assigner aussi en justice le marchand de gros.

M. A. MARTIN : L'un des grands défauts de ce bill, je crois, c'est que le cultivateur, après avoir poursuivi le détaillant et prouvé le bien fondé de ses réclamations, est forcé ensuite de déposer une plainte contre le marchand de gros, à une grande distance de là où il demeure.

M. LENNOX : Je viens demander au ministre de nous expliquer l'article 8. Il y est dit que l'amende ne devra pas excéder $5 pour une première contravention. Cette amende peut donc s'élever à $5, et ce pour chaque récipient, colis, sac ou poche, et peut s'appliquer à quiconque offre des graines en vente, contrairement aux dispositions de cet article. Je désire savoir si c'est bien là l'interprétation qu'il faut attacher à cet article. Un marchand achète des graines quelconques en un seul lot, et il fait de ce lot un millier de paquets. On découvre ensuite que ces graines ne sont pas pures. Ce bill laisse-t-il entendre que, dans un cas semblable, et comme suite à l'accusation qui pourrait être portée contre ce marchand d'avoir en vente un millier de paquets de graines reconnues impures, il pourrait être passible d'une amende de $5 pour chacun de ces paquets, ce qui voudrait dire qu'un magistrat qui n'aurait pas des connaissances judiciaires très étendues pourrait ici imposer une amende de $5,000, ou, à défaut, condamner le délinquant à un mois d'emprisonnement.

M. FISHER : Oui, la loi pourrait parfaitement s'appliquer à l'un de ces cas extraordinaires. Mais je m'en rapporterais ici pleinement au bon sens du magistrat chargé de décider de la chose, pour que l'amende ne prenne pas alors les proportions d'une persécution. Si une amende semblable était jamais imposée, il y aurait certainement matière à appel devant une juridiction supérieure, et ce n'est pas au fonctionnaire que mon honorable ami appelle un magistrat ignorant qu'il appartiendrait d'avoir ici le dernier mot.

M. LENNOX : Ce n'est pas ce que j'ai dit. Je ne me suis pas servi des mots " magistrats ignorants ", mais l'honorable ministre peut avoir de bonnes raisons de me prêter ces paroles.

M. FISHER : J'ai compris que c'était là ce que mon honorable ami avait dit.

M. LENNOX : L'honorable ministre s'est certainement trompé.

M. FISHER : Mon honorable ami voudra bien accepter mes excuses.

M. LENNOX : J'ai dit que ce magistrat pourrait ne pas avoir des connaissances judiciaires très étendues. Cela peut se rencontrer chez les magistrats comme chez les ministres de la couronne. Je crois devoir faire remarquer à ceux des membres de cette Chambre qui s'y connaissent en choses judiciaires que, dans un cas comme celui que je viens de citer, l'honorable ministre est mal fondé à prétendre qu'il y aurait matière à appel devant une juridiction supérieure. Il n'y aurait aucune raison d'en appeler du jugement du magistrat, car ce magistrat n'aurait pas alors outrepassé son mandat. Si on peut nous citer un seul article de la loi démontrant qu'on peut parfois réformer le jugement d'un magistrat qui n'aurait fait que s'en tenir aux termes du statut, nous serions bien aises de le connaître. Mais je ne crois pas qu'on puisse le faire. Le cas dont je viens de parler est fort clair, et les membres de cette Chambre conviendront, je crois, qu'il pourrait fort bien arriver qu'un magistrat impose une amende de ce genre, absolument comme il pourrait arriver qu'un délinquant d'une municipalité avoisinante se verrait imposer une amende de $5 ou moins pour une seule contravention. Cet article peut certainement prêter à beaucoup d'injustice. Ce n'est pas que je veuille trouver quand même à redire à ce bill, mais je crois que l'honorable ministre, qui me semble avoir à cœur les intérêts de la classe agricole, fera bien ici de considérer si la protection qu'il veut nous donner serait bien efficace.

M. FITZPATRICK : Ainsi que mon honorable ami le fait remarquer, il est parfaite-

ment vrai que des inconvénients pourraient se produire, si l'on voulait ici appliquer strictement la loi. Mais mon honorable ami doit savoir que ces sortes de peines cumulatives ne sont pas encourues dans l'exercice de la profession d'avocat. Ces peines ont déjà été appliquées, en vertu de la loi sur les banques et de la loi sur les chemins de fer. Je me rappelle parfaitement qu'une banque s'est déjà vu imposer une fois une énorme amende par voie cumulative. De quelle manière mon honorable ami aurait-il voulu qu'on dût agir alors ? On a déjà attiré à maintes reprises mon attention sur ces difficultés, et à venir jusqu'à présent je n'ai jamais pu trouver moyen d'y remédier. Si mon honorable ami pouvait nous indiquer un moyen de mettre fin à cet état de choses, je suis sûr que le ministre de l'Agriculture l'accepterait volontiers.

M. FOSTER : On pourrait spécifier qu'il y aurait un maximum d'amende collective.

M. FITZPATRICK : L'amende est de $5 pour chaque contravention. Quand il ne s'agit que d'un seul paquet, cette amende n'est pas excessive. Quand il s'agit d'une centaine de paquets, le principe est le même, et il y a là cent contraventions.

M. FOSTER : Il pourrait n'y avoir qu'une seule vente, comprenant un millier de paquets.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a parfaitement raison.

On a démontré l'existence d'un inconvénient sérieux ; il s'agit d'y trouver un remède. Cela pourrait être parfois plus qu'un inconvénient ; ce pourrait être une injustice.

M. LENNOX : Mon honorable ami le ministre de la Justice a traité cette question comme je m'y attendais. Ce n'est pas un cas de récidive.

M. FITZPATRICK : C'est pour les offenses cumulatives.

M. LENNOX : J'ignore si l'on peut dire qu'il y a là un cas de punition cumulative, mais c'est plutôt le cas d'un homme ayant en sa possession des marchandises dont la qualité est au-dessous du type admis. Il est passible pour la première offense d'une amende ne dépassant pas $25, avec les frais de la poursuite, pour chaque réceptacle, colis, sac ou poche dans lesquels ou à même lesquels des graines sont vendues, offertes, exposées ou gardées pour la vente contrairement à la loi, où une plainte aurait été portée contre lui et où on l'aurait condamné à $5. On pourrait ensuite porter plainte contre lui pour avoir eu en sa possession mille colis contrairement à la loi, et il serait condamné à $25 d'amende dans chaque cas, soit en tout $25,000. N'est-il pas absurde qu'un pareil pouvoir discrétionnaire soit confié au magistrat sans aucune restriction et sans aucun droit d'appel? Je serais d'avis qu'en aucun cas l'amende ne devrait dépasser une certaine somme.

M. FITZPATRICK : J'apprécie hautement les remarques faites par mon honorable ami qui dirige l'opposition. Mais il y a une difficulté : c'est que vous ne devez pas traiter un grand coupable mieux que celui dont la faute est plus légère. La discussion a été utile. Je ne crois pas que la Chambre puisse terminer ce soir la discussion des articles, et j'aimerais à étudier la question qui vient d'être soulevée afin de pouvoir la régler de façon à ne pas créer un fâcheux précédent.

M. LENNOX : Il se peut que le possesseur de mille paquets ne soit pas un commerçant important. On peut diviser une très faible quantité en mille paquets.

M. FOSTER : Je crois que l'attitude prise par le ministre de la Justice est très raisonnable. Mais de quelque manière que l'on s'y prenne, il y aura toujours des inconvénients. Il serait très malheureux que cette punition cumulative fut infligée à un commerçant qui, après tout, ne serait pas très coupable ; et il arriverait parfois qu'un incorrigible violateur de la loi ne serait pas suffisamment puni. Nous pourrions cependant nous montrer plus indulgents et limter le maximum de l'amende ; puis si nous constations que la loi ne fonctionne pas bien, nous pourrions la modifier.

M. FISHER : Je consens volontiers à remettre cet article à plus tard, afin de pouvoir étudier cette question avec mon collègue. Nous avons cru qu'en ne fixant pas le minimum de l'amende, nous donnerions au magistrat la faculté de prononcer une peine très légère, même s'il s'agissait d'un grand nombre de paquets.

L'article 8 est réservé.

Sur l'article 9,

M. FITZPATRICK : Ceci est pour éviter que l'amende soit imposée au commis qui sera responsable *prima facie*.

Sur l'article 10.—Inspection des graines, paiement des échantillons, amende imposée aux personnes coupables d'avoir empêché l'inspection.

M. SPROULE : A-t-on l'intention de nommer un inspecteur?

M. FISHER : Il nous faudra un personnel pour faire appliquer la loi.

M. TAYLOR : Voilà le but : donner de l'emploi à la bande des affamés.

M. FISHER : L'honorable député fait là une déclaration tout à fait gratuite, qui n'est pas conforme aux faits et qui est absolument dénuée de fondement. L'objet du bill a été expliqué, mon honorable ami le sait très bien, et de propos délibéré il entreprend d'en représenter faussement l'objet.

M. SPROULE : Je demande la parole pour un rappel au règlement. Est-il permis, monsieur le président, à un membre de cette Chambre, d'affirmer qu'un collègue cherche,

de propos délibéré, à représenter faussement l'objet d'un bill?

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT : Le ministre est peut-être allé un peu trop loin en se servant de l'expression " de propos délibéré," mais cette expression a sans doute été provequée par l'honorable député de Leeds, qui a imputé un motif inavouable à l'honorable ministre et s'est également mis en contravention.

M. FOSTER : Vous êtes très accommodant, Monsieur le président. On vous demande votre décision sur une question de régularité ; vous en examinez une autre et nous vous sommes très obligés pour votre double décision.

M. MARTIN : Je crois que le comité devrait avoir certains renseignements de la part du ministre touchant le nombre de personnes qui seront employées pour mettre la loi en vigueur, sur la nature de leurs fonctions et sur la dépense que cela occasionnera au pays.

M. FISHER : Autant que je puis en juger maintenant, il ne sera pas nécessaire d'augmenter le personnel que j'ai aujourd'hui à ma disposition.

Une VOIX : Alors, c'est que l'honorable ministre en a déjà trop.

M. FOSTER : Le ministre a parlé d'analystes. Je suppose qu'il les a déjà dans son ministère?

M. FISHER : Oui.

M. FOSTER : L'article 10 autorise " tout employé chargé de l'exécution de cette loi " à pénétrer sur les propriétés en certaines circonstances. Cela semble indiquer que des employés seront nommés pour mettre la loi en vigueur ; et il me semble que si la loi doit être rendue efficace, il faut que le ministre emploie des gens pour la mettre en application. Comme l'a dit mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard (M. Martin) voici pour le ministre une bonne occasion de renseigner le comité et de nous dire ce que coûtera la mise en vigueur de la loi, en tant qu'il s'agit des appointements des fonctionnaires dont les services seront nécessaires.

M. FISHER : Pour les fins de l'éducation du public et de l'analyse j'ai déjà un personnel——

M. FOSTER : Un personnel disséminé à travers le pays ?

M. FISHER : Ces employés voyagent durant une partie de l'année pour faire le travail d'éducation et d'organisation, et durant le reste du temps ils demeurent à Ottawa. Il y a quatre ou cinq hommes employés à ce service sous les ordres de M. Clark. J'espère pouvoir utiliser les services de ces hommes lorsque l'intervention ministérielle deviendra nécessaire. Maintenant, ils prélèvent des échantillons—lorsque ceux-ci ne leur sont pas envoyés volontairement—en achetant dans le commerce. Voici quatre ans que l'on fait ce travail. Il se peut qu'il soit nécessaire d'ajouter un ou deux hommes à ce personnel, pas autant pour mettre cette loi en vigueur que pour aider à la besogne générale du ministère, et pour surveiller en même temps la mise en exécution de cette loi. Je crois qu'elle sera généralement appliquée par ceux qui seront lésés et qui profiteront de la loi pour se protéger. Dans des cas comme ceux qui sont prévus par l'article 8, le ministère pourrait intervenir par l'entremise de l'un de ses employés, dont le devoir serait de soumettre les causes au ministère de la Justice. Et lorsque nous le jugerons nécessaire, nous pourrons nous servir de la police fédérale pour faire respecter cette loi, de même que toutes les lois, au cas où le Gouvernement jugera nécessaire d'intervenir. Pour le présent, je n'ai pas l'intention d'augmenter le personnel en nommant des inspecteurs chargés de parcourir le pays et spécialement préposés à l'application de la loi.

M. SPROULE : Quels seraient les droits d'un acheteur de graines qui constaterait que les mauvaises herbes foisonnent dans le champ ensemencé avec ces graines, bien qu'il n'eût pas remarqué la présence de graines de mauvaises herbes avant d'ensemencer ?

M. FISHER : Il pourrait, en vertu de la loi, instituer une poursuite, mais il serait très difficile d'établir la preuve, à moins qu'il n'eût eu la précaution de prendre un échantillon de la semence, conformément aux dispositions de l'acte, peu de temps après avoir acheté les graines.. Mais tout cultivateur, sachant que la loi est en vigueur, prendrait un échantillon, s'il avait quelque doute au sujet de la semence achetée par lui, et alors, il serait armé pour intenter une poursuite, s'il jugeait nécessaire d'agir.

M. SPROULE : Je suis porté à croire que le grainetier le chasserait de son magasin, s'il cherchait à prendre un échantillon, car cet acte aurait pour effet de nuire à la réputation de ses marchandises.

M. FISHER : Il n'est pas nécessaire que le vendeur ait connaissance du fait qu'il aurait pris un échantillon, tel que prévu par la loi.

M. SPROULE : Je croyais qu'il fallait prendre l'échantillon à l'endroit où l'on achète les graines.

M. FISHER : Oui ; ou bien en présence de deux témoins désintéressés.

M. SPROULE : On peut les acheter, les apporter chez soi et prendre un échantillon ensuite ?

M. FISHER : Il faudrait prouver que ce sont les graines qu'il a achetées du défendeur.

M. COCHRANE : Dans notre région nous cultivons beaucoup de trèfle d'alsyke. On en exporte, me dit-on, pour en tirer des matières colorantes. J'ai eu jusqu'à vingt sacs de graines de trèfle d'alsyke dans ma grange en même temps, mais en cultivant cette graine j'ignorais à quoi elle pouvait servir. Cependant, en vertu de cette loi, si je ne me trompe, ces inspecteurs viendraient chez moi prendre des échantillons et me causeraient beaucoup d'ennuis.

M. FISHER : Partout où l'employé charger d'appliquer la loi a lieu de croire que des graines sont offertes en vente contrairement à la loi, il aura le droit d'entrer et de faire une inspection.

M. COCKSHUTT : Je voudrais demander s'il n'y a pas de limites aux demandes d'échantillons qui peuvent être faites. Le marchand est-il obligé de fournir des échantillons à tous les inspecteurs et à tous les plaignants qui les lui demandent ? Si l'on permet aux gens de venir demander un nombre illimité d'échantillons, ce sera un grand inconvénient pour le grainetier, parce que le commerce de la graineterie est un commerce très actif, comme chacun sait. De plus, si j'ai bien compris le ministre, il dit qu'il n'est pas nécessaire que le vendeur des graines soit présent lorsque l'échantillon est choisi, ni qu'il en ait connaissance. Je vois à cela une objection. Cela a été fait dans notre ville et le marchand en a beaucoup souffert. Assurément, l'homme qui fournit l'échantillon devrait savoir à quoi cet échantillon doit servir. Il devrait pouvoir garder un échantillon pour son propre usage, comme il le ferait s'il s'agissait de produits alimentaires devant être analysés au ministère.

Quand l'analyste du gouvernement achète une livre de café ou un produit quelconque pour l'analyser, il en laisse toujours une partie entre les mains du négociant qui peut, à son tour soumettre sa marchandise à une contre-expertise, s'il le désire. Si ces graines de semence peuvent être achetées à l'insu et sans le consentement du marchand, je considère qu'on commet une grave injustice à son égard.

M. FISHER : Il ne faut pas oublier qu'en vertu de cet article, il n'y a que le fonctionnaire proposé à l'exécution de la loi qui soit autorisé à aller ainsi prendre des échantillons. Le ministère ne permettra pas à une douzaine d'individus d'aller prendre des échantillons de la récolte d'un particulier. Le premier venu ne peut pas se prévaloir de cet article 10 du bill pour pénétrer chez un particulier et prendre des échantillons. Ce droit est limité au fonctionnaire chargé de faire observer la loi, et cet article dit que dans ce cas, on ne devra pas s'opposer à l'exercice de son autorité, ni le gêner dans l'accomplissement de ses fonctions.

M. COCHRANE : J'ai supposé le cas d'un cultivateur qui cultive de la graine de mil pour l'exportation. Il arrive souvent que j'ai plusieurs sacs de graine chez moi, en même temps et, en vertu de cet article, quelqu'un pourrait pénétrer dans ma grange et visiter ces sacs, avec ou sans mon consentement, même sans savoir si j'ai l'intention de les vendre comme graines de semence. Ce serait un abus, et ce fonctionnaire devrait au moins être tenu de s'assurer que ces graines sont destinées à être vendues comme graines de semence. Cet article autorise l'inspecteur à agir ainsi.

M. FISHER : Sans doute que le fonctionnaire chargé d'appliquer la loi aurait ce pouvoir, si ces graines sont apparemment destinées à être vendues comme graines de semence, et cela se pratique dans beaucoup d'autres cas. Il est l'inspecteur officiel et il est autorisé à pénétrer dans les endroits où il a lieu de supposer qu'il trouvera des produits destinés à être illégalement vendus comme graines de semence. Cet article du bill lui donne ce pouvoir. Je ne suis pas prêt à admettre des restrictions aux attributions d'un fonctionnaire officiel, dans l'exercice de ses fonctions.

M. FOSTER : Ici, on semble conférer à ce fonctionnaire un pouvoir plus qu'ordinaire. On ne devrait pas l'accorder à l'égard de toutes les graines, surtout quand il n'y a ni plainte ni accusations portées. Supposons que mon voisin, ici, ait en sa possession une certaine quantité de graines qu'il a lui-même récoltée. Il n'est nullement question de vendre ce grain comme graines de semence ou autrement, et sans qu'il y ait d'accusation ou de plainte contre lui, un fonctionnaire pourrait pénétrer chez lui, en aucun temps, et inspecter ce grain. Si le propriétaire s'y refuse, il est passible d'une amende de $500. Je considère que c'est aller trop loin, et avant qu'un inspecteur puisse pénétrer de force chez un particulier, il devrait s'assurer que ce particulier a en sa possession des graines dont une partie a déjà été vendue comme graine de semence. Mais cet article va encore plus loin. L'inspecteur peut pénétrer arbitrairement dans tout grenier, local ou bâtiment dont le propriétaire ne vend pas de graines de semence, et si ce dernier oppose de la résistance, il est passible de l'amende. Il me semble que ce pouvoir devrait être limité aux cas où l'on soupçonne que des graines de semence sont vendues illégalement.

M. FISHER : Cet article est exactement semblable à celui de l'acte général concernant l'inspection, dans la loi du revenu de l'intérieur et la loi des douanes.

M. COCHRANE : Le cas n'est pas du tout le même, car dans la loi du revenu de l'intérieur et la loi des douanes, il s'agit de personnes qui fraudent l'Etat. Dans mon cas, je ne fraude personne. J'ai cultivé ce grain moi-même. La loi ne m'oblige pas à rendre compte de l'usage que je fais de la graine de phléole ou de toute autre graine que j'ai en

ma possession. Cependant, un inspecteur pourra pénétrer chez moi, en tout temps et examiner ma récolte ; il pourra prendre des échantillons de mon blé, de ma graine de phléole. Cette graine, bien souvent, contiendra une certaine proportion de graines de mauvaises herbes, mais personne n'a rien à y voir, tant que je ne la vends pas comme graine de semence. Un inspecteur du gouvernement ne devrait pas pouvoir pénétrer chez moi pour inspecter mes graines, sans savoir si je les vends comme graines de semence. L'usage que j'en fais ne le regarde pas, si je n'ai pas fait connaître au public que je les offre en vente, comme graines de semence.

M. FISHER : Cet argument de l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) n'est pas sans valeur, et il serait peut-être à propos de limiter l'application de cet article dans certains cas. Je répète qu'il est copié, presque mot pour mot, de l'acte général concernant les inspections ; mais les circonstances ne sont pas tout à fait les mêmes.

M. LENNOX : Voici maintenant une autre objection que je tiens à signaler. La loi impose une amende de $500, non pour avoir en sa possession des graines marquées contrairement à la loi, mais pour avoir entravé l'examen. Voici ce qui pourrait arriver : Un cultivateur n'a en sa possession que les graines nécessaires à son propre usage et il considère que l'inspecteur qui s'introduit chez lui, inspecte ses graines et prend des échantillons commet un abus. Il s'oppose plus ou moins à l'examen, sans connaître aucunement les dispositions de la loi. On me dira que l'ignorance de la loi n'est pas une excuse et que tout le monde est censé la connaître, mais il n'en faut pas moins prendre les choses telles qu'elles sont. Ce cultivateur ignorant la loi et fort de son droit entrave l'examen et est condamné à l'amende. Il n'a que les graines nécessaires à son propre usage, il n'a pas l'intention d'en vendre ; il peut prouver au delà de tout doute qu'il n'en a pas à vendre, et il considère comme un outrage qu'un inspecteur s'introduise chez lui, se rendre maître sur sa propriété et il veut s'opposer à cet envahissement. Et bien qu'il soit finalement démontré qu'il n'avait pas de graines de semence à vendre, il est condamné à une amende de $500. Je recommande ce côté de la question à l'attention du ministre.

M. FISHER : La restriction dont je viens de parler, en réponse à l'honorable député de Northumberland (M. Cochrane) pourrait être introduite dans l'article et cela répondrait au cas que signale mon honorable ami.

M. LENNOX : Très bien.

M. SPROULE : Je ne trouve pas la loi bien claire sur la question de savoir qui peut prendre des échantillons et dans quelles conditions ces échantillons doivent être pris pour être soumis à l'analyste du gouvernement. Le bill dit" tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant."

M. FISHER : C'est l'article 11.

M. SPROULE : Oui. J'avais demandé si ces échantillons devaient être pris en la présence du vendeur, et la première réponse du ministre a été que cela n'était pas nécessaire. Je vois ici une disposition qui dit :

Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant qui trouve qu'il se vend, ou soupçonne qu'il se vend, s'offre ou s'expose en vente ou se tient des graines pour la vente, pour les fins de l'ensemencement, en contravention aux dispositions du présent acte, en prélèvera un échantillon et l'expédiera à quiconque le Gouverneur en conseil aura nommé au poste d'analyste officiel des graines et chargé de faire l'examen de toutes graines à lui soumises en conformité des dispositions du présent acte et en dresser rapport.

L'article 12 dit :

Tout échantillon de graines prélevé pour les fins de l'analyse officielle——

Ceci peut vouloir dire par l'inspecteur, un dénonciateur ou plaignant.

—sous l'empire des dispositions du présent acte sera prélevé en présence de (a) la personne qui a vendu, offert ou exposé en vente lesdites graines ou les a eues en sa possession pour les vendre, ou (b) deux témoins impartiaux ou non intéressés.

Celui qui achète les graines pourrait-il les emporter chez lui, faire venir deux témoins impartiaux et envoyer un échantillon à l'analyste du gouvernement.

M. FISHER : Oui. Le cultivateur qui achète les graines n'est pas obligé d'en prendre un échantillon avant de quitter le magasin. Il peut emporter ses graines chez lui. Il peut aussi envoyer acheter les graines par son fils ou son domestique et en vertu de l'article 13, il peut prélever un échantillon " dans les sept jours de la date à laquelle l'acheteur est entré en possession personnelle et est devenu le propriétaire des graines." Il est impossible d'obliger l'acheteur à prélever un échantillon au moment de l'achat. Cela détruirait l'utilité de la loi. Naturellement les échantillons doivent être prélevés honnêtement en présence de deux témoins impartiaux non intéressés qui pourront témoigner en conséquence.

M. SPROULE : Cela s'applique aux graines qui ne sont pas vendues en paquets scellées. Mais supposons qu'il s'agisse de graines vendues en paquets scellés.

M. FISHER : L'article 13 prévoit deux cas. Le premier quand les graines sont vendues en paquets scellés. J'ai constaté avec plaisir qu'un certain nombre de marchands de graines les vendent dans de petits paquets scellés, dans le but exprès de protéger leur réputation ; ces graines sont vendues par les détaillants en petits paquets ainsi scellés et portant le sceau du premier vendeur. Dans ce cas, l'échantillon doit être

prélevé au moment où on brise le sceau. Quand les graines ne sont pas vendues en paquets ou récipients scellés nous avons dû adopter les précautions indiquées à l'article 13. Les échantillons doivent être prélevés dans les sept jours, et en vertu de l'article 12, l'opération doit se faire en présence de deux témoins impartiaux et non intéressés. Je considère que le vendeur est protégé autant qu'il peut l'être.

M. FOSTER : Le ministre ne trouve-t-il pas ces mots, article 11, 1ère et 2ème lignes, un peu vagues :

Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant qui trouve qu'il se vend, ou soupçonne qu'il se vend, etc.

Un homme un peu soupçonneux se doute toujours de quelque chose, et nous n'ignorons pas les jalousies et les rivalités qui peuvent surgir.

M. FISHER : Cela ne concerne que le prélèvement des échantillons. S'il n'avait pas de soupçon il n'en prélèverait pas. Il faut qu'il soit autorisé à prélever des échantillons sur de simples soupçons.

M. FOSTER : Ce n'est pas mon avis. Il faudrait avoir plus que des soupçons. On devrait exiger, au moins, de bonnes raisons de croire, ce qui est bien différent d'un simple soupçon, pour autoriser quelqu'un à employer les rigueurs de la loi contre son voisin ou un citoyen quelconque.

M. FISHER : Sur quoi voulez-vous que l'inspecteur se base ?

M. FOSTER : Il devrait avoir de bonnes raisons de soupçonner quelque fraude. Il faudrait un commencement de preuve quelconque. On peut toujours soupçonner quelque chose, et les gens soupçonneux sont toujours portés à faire des soupçons.

M. FISHER : On n'aura jamais de preuve sans avoir prélevé un échantillon pour le faire analyser.

M. FOSTER : On ne peut pas non plus pénétrer dans une maison pour s'emparer d'un criminel, sans avoir des motifs plausibles pour en agir ainsi.

M. FISHER : Il ne s'agit pas ici de pénétrer dans les demeures, mais simplement de prélever un échantillon.

M. FOSTER : C'est un empiètement sur la propriété d'autrui. Il faudrait au moins avoir des raisons plausibles comme base.

L'honorable L. P. BRODEUR : L'article de l'acte concernant la falsification des denrées alimentaires est presque semblable à celui-ci. Quand il y a lieu de supposer que la loi a été violée, l'inspecteur peut entrer dans une maison et prélever des échantillons. De fait, nous donnons des instructions générales aux inspecteurs d'aller dans tous les magasins où ils croient qu'on offre en vente des produits falsifiés et de prélever des échantillons. Il me semble que le même principe peut s'appliquer ici. Le prélèvement d'échantillons ne cause de tort à personne.

M. SPROULE : Dans votre cas, il s'agit de protéger la santé publique.

M. BARR : Ceux qui prélèvent ces échantillons en paient-ils la valeur ?

M. FISHER : Oui.

M. LENNOX : D'après l'article 10, mais pas d'après l'article 11.

M. FISHER : L'article 11 autorise le prélèvement d'échantillons sur les graines que l'acheteur a en sa possession. Il n'y a pas ici d'introduction par la force, ni de confiscation. Il s'agit simplement de prendre un échantillon des graines que l'acheteur a en sa possession, pour l'envoyer à l'analyste.

M. LENNOX : Est-ce bien ce que dit le bill ?

M. FISHER : C'est ainsi que je le comprends.

M. LENNOX : Je n'en suis pas bien certain. Si on prend les deux articles 11 et 12, je crois que les dispositions du premier s'appliquent aussi au second, et l'article 11 autorise l'inspecteur, le dénonciateur ou le plaignant qui trouve qu'il se vend, ou qui soupçonne qu'il se vend des graines de semence, à prélever un échantillon desdites graines et à l'expédier à l'analyste du gouvernement. Puis l'article 12 dit de quelle manière les échantillons seront prélevés. Ces deux articles ne doivent-ils pas être pris concurremment ?

M. FISHER : Certainement.

M. LENNOX : Alors l'inspecteur, le dénonciateur ou le plaignant peut pénétrer chez un particulier qui n'a pas vendu un boisseau ni un paquet de graines et prélever un échantillon sans en payer la valeur, tandis que l'article 10 dit que les échantillons devront être payés. Je ne comprends pas la raison de cette distinction.

M. FISHER : D'après ce que je comprends, l'article 10 autorise l'inspecteur à pénétrer dans le local et à prélever un échantillon à même la boîte ou le sac du marchand, même si quelqu'un s'y oppose. La personne chargée de la mise à exécution de la loi est revêtue de certains pouvoirs dans le genre de ceux que confèrent l'acte des douanes, l'acte du revenu de l'intérieur et l'acte concernant la falsification des denrées alimentaires. Cette disposition n'est pas nouvelle ; on la retrouve dans toutes les lois concernant ces questions. Mais pour revenir au point qui nous occupe, je répète que cet article 10 s'applique au cas où le propriétaire des graines s'oppose à ce que la personne chargée de la mise à exécution de la loi prenne des échantillons. L'article 10 contient des dispositions qui lui confère

ce droit. L'article 11 dit que lorsqu'il y aura contestation, un échantillon sera envoyé à l'analyste du gouvernement et cet échantillon sera prélevé par quiconque voudra intenter une poursuite, ou même par celui qui soupçonne n'avoir pas été traité avec justice.

L'article 12 définit les conditions dans lesquelles les échantillons seront prélevés et envoyés à l'analyste. Si ces conditions ne sont pas remplies, l'analyse ne pourra pas servir de preuve. Voilà, à mon sens la raison d'être de ces trois articles ; il s'agit de trois opérations différentes.

M. LENNOX : L'article 11 ne doit pas être séparé de l'article 12.

M. FISHER : Non ; les échantillons prélevés en vertu de l'article 11, doivent l'être de la manière indiquée à l'article 12.

M. LENNOX : L'article 11 est bien général. Il dit que si quelqu'un trouve qu'il se vend ou soupçonne qu'il se vend, s'offre ou s'expose en vente, etc. Il embrasse tous les cas où ces graines sont offertes en vente. L'inspecteur, le dénonciateur ou le plaignant peut alors prélever un échantillon de ces graines avec ou sans le consentement du propriétaire et l'envoyer à l'analyste officiel, et je ne vois pas pourquoi la valeur de l'échantillon ne serait pas payé dans ce cas comme dans le précédent. Une autre preuve que cet article s'applique au vendeur de même qu'à l'acheteur, c'est que l'article 12 dit que les échantillons seront prélevés en présence de :

La personne qui a vendu, offert ou exposé en vente lesdites graines ou les a eu en sa possession pour les vendre.

Si cela ne s'appliquait pas au vendeur ou au producteur, comment l'échantillon pourrait-il être prélevé en la présence de la personne qui avait les graines en sa possession, pour les vendre ? Il est évident qu'il ne s'agit pas ici uniquement de celui qui se croyant lésé prélève volontairement un échantillon sur sa marchandise et l'envoie à l'analyste sans en exiger le paiement, mais que cet article vise aussi le vendeur ou producteur, et si on a raison d'exiger le paiement des échantillons dans le cas de l'article 10, je considère qu'on devrait, avec plus de raison encore, exiger le paiement dans le cas des deux articles suivants, car ici il ne s'agit plus seulement d'un fonctionnaire officiel qui ne cherche qu'à rendre justice ; n'importe qui peut agir de sa propre initiative,

L'article dit l'inspecteur, le dénonciateur ou le plaignant, et les dénonciateurs et les plaignants peuvent être légion. A peut prendre un échantillon aujourd'hui, B, demain et C après demain. Il n'y a pas de limite et des gens malintentionnés pourraient gaspiller ainsi des graines précieuses. Le cas que je suppose n'est pas probable, mais il est possible, et la loi ne devrait pas le permettre.

M. FISHER.

L'honorable ministre compare cette loi à celle de la falsification des denrées alimentaires. Il n'y a pas d'analogie entre le cas de celui qui délibérément falsifie des denrées alimentaires et celui d'un honnête cultivateur qui a en sa possession des graines qui, à son insu, ne remplissent pas les conditions voulues, des graines qui contiennent une certaine proportion d'autres graines dont il ignore le nom, et dont il ne peut pas même constater la présence. Dans le premier cas c'est une violation directe de la loi, et dans l'autre une simple négligence, ou une omission.

M. FISHER: L'article 11 s'appliquerait-il à tout inspecteur ? Les fonctionnaires officiels de l'Etat sont seuls autorisés à pénétrer chez un particulier et à prélever des échantillons malgré le propriétaire. Le dénonciateur ou le plaignant ne peut le faire qu'avec le consentement du propriétaire.

M. SPROULE : L'article est impératif, puisque vous employez le mot "prélèvera."

M. FISHER : Dans le cas d'un échantillon qui doit être envoyé à l'analyste, pour servir de preuve lors du procès.

M. SPROULE : Cet échantillon peut être prélevé par un inspecteur ou un plaignant.

M. FISHER : Je ne suis pas prêt à admettre que cet article autorise un dénonciateur, ou un plaignant, ou même un inspecteur, à pénétrer dans un local, malgré le propriétaire, mais, naturellement, je ne veux pas me prononcer sur ce point de droit. L'article 10 donne ce pouvoir à l'inspecteur.

M. SPROULE : Vous lui dites de faire une chose, sachant qu'il n'a pas le droit de la faire.

M. FISHER : Je lui dis de faire, dans un but déterminé, une chose que je le suppose suppose capable de faire. S'il ne le peut pas, il devra se procurer des échantillons par d'autres moyens.

M. LENNOX : Le mot "prélèvera" est impératif. L'honorable ministre consentirait-il à laisser ces deux articles en suspens, pour plus ample considération ?

M. FISHER : Parfaitement.

Les article 11 et 12 sont laissés en suspens.

Article 13—Expédition des échantillons dans un délai de sept jours.

M. COCKSHUTT : Quelle garantie a-t-on que les graines parviendront à l'analyste dans le même état que lorsqu'elles étaient en la possession du vendeur ? Ce point est très important. On peut introduire subrepticement d'autres graines dans les paquets achetés. Le ministre se rappelle la parabole du bon grain et de l'ivraie. L'Evangile raconte qu'un homme avait semé du bon grain dans son champ et que pendant la nuit ses ennemis sont venus y semer de l'ivraie, et lorsque le grain leva de terre, le proprié-

taire s'aperçut que l'ivraie croissait au milieu du froment. On pourrait faire encore la même chose. J'aimerais à savoir quelles garanties nous aurons que les échantillons que recevra l'analyste seront dans le même état qu'en sortant des mains du marchand.

M. FISHER : Par l'article 17, l'Exécutif est autorisé à faire des règlements et nous indiquerons la manière d'expédier les échantillons au laboratoire.

Article 14.—Analyse et acte d'analyse.

M. W. WRIGHT : A combien d'endroits pourra-t-on faire analyser ces graines ? Tous les échantillons devront-ils être envoyés à Ottawa ? Cela causerait de grands inconvénients au commerce. Nous savons tous que ce commerce de grains se fait dans l'espace de quelques semaines. Les marchands font leurs achats avec beaucoup de précaution, car ils savent que tout ce qui ne sera pas vendu leur restera pour compte, jusqu'à l'année suivante. Une bonne moitié des graines de semence s'achète par commandes pressées, on télégraphie à la maison principale et les marchandises sont expédiées par grande vitesse. Comment un marchand pourrait il envoyer des échantillons à un laboratoire central et les recevoir à temps pour livrer la marchandise à ses clients ?

Combien de temps cela prendrait-il, par exemple, à un grainetier du Manitoba, des Provinces maritimes ou de la Colombie-Anglaise ?

M. FISHER : Il n'y aurait tout d'abord, je le suppose, qu'un laboratoire pour l'analyse des graines dans la ville d'Ottawa.

Il est vrai que la vente des graines est très active au printemps, ainsi que le dit mon honorable ami, et le marchand de détail ne pourrait probablement pas attendre le résultat de l'analyse des graines qu'il offre en vente. En recevant les graines, il prendrait un échantillon qu'il ferait analyser et, dans l'intervalle, il lui faudrait probablement vendre sa marchandise. Néanmoins, en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 8, s'il était poursuivi en justice pour avoir vendu de mauvaises graines de semence, après avoir recueilli un échantillon de la manière que j'indique, il pourrait dégager sa responsabilité en faisant connaître le nom du marchand de gros qui lui a vendu ces graines de semence.

M. WRIGHT : Une autre observation pendant que j'ai la parole. Quiconque soupçonne qu'une graine est impure et qu'elle ne répond pas aux exigences de la loi devrait aussitôt expédier un échantillon au ministère de l'Intérieur. Il me semble que le délai d'un an pour intenter une poursuite est beaucoup trop long. La personne lésée devrait pouvoir obtenir une réponse dans un délai de trois mois.

M. FISHER : Cette question sera examinée plus tard.

Article 15—l'acte d'analyse fait preuve.

M. LENNOX : Je désire signaler au ministre de la Justice les mots " sera reçu comme preuve." Parfois, en de pareilles matières, la loi décrète que l'acte d'analyse sera reçu comme preuve *prima facie*. Je m'imagine qu'il sera reçu comme partie de la preuve, sans régler définitivement le sort du litige.

M. FITZPATRICK : Selon moi, il ne déciderait pas du sort de la cause ; il ferait seulement partie de la preuve.

M. LENNOX : Cela me paraît raisonnable.

Article 18—Délai pour les poursuites.

M. LENNOX : Ne vaudrait-il pas mieux restreindre le délai à six mois?

M. FISHER : Il était de six mois dans le projet primitif. Si j'ai étendu ce délai à un an, c'est en prévision du cas mentionné dans le paragraphe 2 de l'article 8. En pareil cas, lorsque la poursuite contre le marchand de détail serait renvoyée, il faudrait en intenter une nouvelle contre le marchand de gros et un délai de six mois serait peut-être insuffisant.

M. LENNOX : Alors, la prolongation du délai est légitime, mais dans les circonstances ordinaires un délai de six mois serait suffisant.

M. FISHER : J'étudierai la question et nous pourrons peut-être n'étendre le délai à un an que pour les poursuites intentées sous l'empire du paragraphe 2 de l'article 8.

M. MACDONELL : Les termes de cet article sont vagues. L'article décrète que toute poursuite peut être intentée dans les douze mois au plus tard à compter du fait qui a donné naissance à la plainte ou à la dénonciation. De quelle époque veut-on parler ? Du temps de la vente par le marchand de gros ou de la vente nouvelle par le marchand de détail? La nature du délit prête aussi à ambiguïté. Ainsi, c'est une contravention que d'exposer en vente de la graine impure. Un marchand pourrait en exposer en vente pendant deux ans sans être poursuivi pendant ce laps de temps. Qu'arriverait-il si une poursuite était intentée ensuite? A mon avis, elle ne tiendrait pas debout, à cause de l'expiration de douze mois à compter du fait qui aurait donné naissance à la plainte ou à la dénonciation. Il me semble que la rédaction de l'article pourrait être plus claire.

M. FISHER : Cet article a été emprunté textuellement à la loi des procès sommaires dont la rédaction est claire et dont le sens a été bien défini par les tribunaux.

M. MACDONELL : Je ne connais nulle prescription de la loi des procès sommaires qui décrète que le fait d'exposer un article en vente constitue une contravention. Si quelqu'un a exposé des marchandises en vente pendant deux ans, à quelle époque

fixerait-on le fait qui a donné naissance à la plainte ou à la dénonciation.

M. FISHER : Je ne saurais résoudre l'objection soulevée par mon honorable ami. J'ai soumis la question aux jurisconsultes du ministère de la Justice qui ont jugé, ce semble, que cet article était suffisant.

M. WALSH : Si nulle dénonciation n'a lieu pendant six mois ou un an, si l'acte d'analyse de l'échantillon n'est pas remis et si, dans l'intervalle, le grainetier continue à vendre sa marchandise, comment le cultivateur sera-t-il protégé?

M. FISHER : J'espère qu'il n'y aura pas de délais aussi longs avant que l'analyse des échantillons soit faite et qu'un rapport soit présenté. Celui-ci devra être prêt dans un délai de deux ou trois mois au plus. Du reste, le but de ce projet de loi est plutôt de prévenir que de punir les contraventions. Les marchands seront prudents, car s'ils étaient reconnus coupables plusieurs fois, ils seraient réputés pour vendre de la mauvaise graine et ils perdraient leur clientèle. La loi fera peut-être plus de bien de cette manière qu'en punissant les infractions.

Article 2 :

Le présent acte entrera en vigueur le premier jour de septembre 1905.

M. COCKSHUTT : A mon avis, le délai est insuffisant. A la date fixée, les grainetiers auront beaucoup de graines dans leurs magasins. La graine de phléole commence à se vendre en abondance vers cette date-là, dans Ontario. La graine de blé d'automne de la saison précédente y sert à l'ensemencement des terres, car la graine nouvelle n'est pas offerte en vente avant le temps des semailles du blé d'automne. On devrait accorder aux grainetiers qui ont de grandes quantités de graines qui seraient rejetées un délai plus long, afin de leur permettre de se défaire de cette marchandise, soit en l'exportant, soit en l'épurant ou de quelque autre manière. Les grainetiers conservent d'une saison à l'autre une forte quantité de marchandises, etil n'est pas juste d'adopter une loi aussi rigoureuse que celle-ci qui leur fera perdre des milliers de dollars. On devrait, il me semble, prolonger le délai de six mois ou d'un an.

M. FISHER : Je me préoccupe peu qu'on dise que cette loi entrera trop tôt en vigueur. Au Canada, chacun a été averti que cette loi serait adoptée. Le commerce croyait qu'elle le serait l'année dernière ; malheureusement, nous avons eu trop de besogne. Des personnes qui s'y entendent mieux que moi dans les questions commerciales m'ont appris que du 15 juin au 15 septembre était le meilleur temps pour établir ce nouvel état de choses sans nuire au commerce ; voilà pourquoi j'ai choisi le premier septembre. Il n'y a pas lieu de douter que le Sénat adoptera cette loi et le commerce aura six mois pour se préparer au changement. Je consens volontiers à examiner quelle serait la date la plus convenable d'ici à la prochaine saison, mais je ne crois pas qu'il soit à propos d'attendre d'avantage.

M. COCKSHUTT : Le ministre a choisi le meilleur temps de l'année—entre les mois de juin et septembre. Mais il me semble qu'il vaudrait mieux attendre jusqu'en 1906 avant de mettre en vigueur une loi aussi sévère.

M. FISHER : Les intéressés ont été avertis.

M. COCKSHUTT : Les grainetiers possèdent de grandes quantités de graines qui ne répondent pas aux exigences du projet de loi et ils subiront de lourdes pertes si on adopte une loi qui ne leur permettrait pas de se défaire de leurs marchandises. Les cultivateurs qui détiennent des quantités considérables de graines de semence pourraient aussi éprouver des pertes.

M. FISHER : Je ne voudrais pas assumer la responsabilité de permettre qu'on livre aux cultivateurs pendant une année de plus les graines de semence dont parle l'honorable député (M. Cockshutt).

M. P. H. McKENZIE : En ma qualité d'agriculteur, je crois qu'il y a trop longtemps que nous avons besoin de cette loi et je proteste contre la proposition d'en retarder l'entrée en vigueur à une date plus éloignée que celle que le ministre a fixée. Il est généralement reconnu au Canada que les mauvaises herbes causent de graves incommodités, que plusieurs de nos meilleurs terres sont envahies par des plantes nuisibles qui augmentent les frais de culture. Les cultivateurs comptent que le ministre de l'Agriculture remédiera à cet état de choses. Ayant suivi le débat, je dois féliciter le ministre d'avoir pris ces mesures et j'espère qu'il ne tardera pas davantage à faire adopter cette loi et à la mettre en vigueur, dans l'intérêt de la classe agricole.

M. COCKSHUTT : En réponse à l'honorable député (M. P. H. McKenzie) je dirai simplement que les graines de semence recueillies dans la province d'Ontario sont au nombre des meilleures qu'on puisse trouver dans l'univers entier, bien qu'une loi comme celle-ci n'y soit pas en vigueur. Je parle surtout des graines de trèfle commun et de trèfle rouge. Ces graines dans Ontario, cela est notoire, se vendent plus cher que les mêmes graines des Etats-Unis et que la plupart de celles qui sont recueillies en Europe. Puisqu'il en est ainsi, pourquoi est-il si urgent d'adopter cette loi ? Ce n'est certainement pas parce que nos graines sont d'une qualité inférieure. Nous avons de bonnes graines en abondance, mais la plus grande partie est exportée à l'étranger.

M. P. H. McKENZIE : Voilà l'inconvénient. Nous exportons nos meilleurs graines et les graines de qualité inférieure ou impures sont vendues à nos cultivateurs. Malheureusement, un trop grand nombre de cultivateurs canadiens consentent à achede la mauvaise graine. Nous voudrions les mettre dans l'impossibilité de le faire, et cela dans leur propre intérêt.

Je remarque que les principaux adversaires du projet de loi se recrutent parmi les avocats et les grainetiers. Tout d'abord, l'hostilité des premiers me surprend. Ils disent que cette loi suscitera une multitude de procès. Eh bien, ce sera tout profit pour eux. Quant aux grainetiers, cette loi, à mon sens, ne leur nuira en rien, lorsqu'elle sera appliquée régulièrement, ce qui aura lieu peu de temps après sa mise en vigueur. En même temps, elle servira grandement les intérêts du pays que nous avons tous à cœur, et ceux de l'industrie agricole, la plus importantes des industries canadienes.

M. A. A. WRIGHT : Je suis enchanté d'apprendre qu'on produit d'aussi bonnes graines dans cette province. Puisque l'honorable député (M. Cockshutt) déclare qu'il y a une telle abondance d'excellentes graines dans le pays, tant mieux pour celui-ci. Ceux qui en possèdent auront moins à craindre qu'un désastre éclate. Si la graine est bonne, il n'y a aucun danger à appréhender.

M. HENDERSON : Je suis étonné d'entendre un député parler de l'opposition que ce projet de loi rencontre. Cette observation serait inexplicable si elle ne tombait pas de la bouche de nouveaux venus dans cette Chambre qui ne saisissent pas la différence entre une critique impartiale et une opposition systématique. La critique est de l'essence du parlement. C'est une injustice de reprocher à la loyale opposition de Sa Majesté de combattre un projet de loi parce qu'elle en blâme les dispositions. Nous avons voulu aider au ministre à améliorer le présent bill et à le rendre applicable. C'est ce que nous avons fait depuis trois ans et je suis bien aise de dire que le projet de loi est grandement amélioré. Je crois que le ministre lui-même l'avouera et je suis certain qu'il sera reconnaissant du concours que nous lui avons prêté. Il doit entretenir une autre opinion que ces députés. Il peut y avoir des points sur lesquels nous ne tombons pas d'accord, par exemple, la date de la mise en vigueur de la loi. Quant à moi, je ne suis pas prêt à me prononcer là-dessus. L'honorable représentant de Brantford peut être dans le vrai. Il connaît probablement mieux la situation commerciale que le ministre de l'Agriculture ne la connaît lui-même. On peut différer d'opinion en cette matière, et le ministre de l'Agriculture, j'en ai la ferme conviction, ne dira pas que l'honorable député de Brantford combat le projet de loi, parce qu'il propose d'en retarder la mise en vigueur.

Considérant que le bill a déjà été amélioré, il serait peut-être sage d'attendre encore afin de le rendre parfait et applicable en tous points, car les avis sont partagés sur la question de savoir si cette loi sera d'une application facile.

Je ne suis nullement hostile à ce projet de loi. Il sera utile au pays, et la loyale opposition de Sa Majesté l'appuiera. Nous sommes les protecteurs des cultivateurs, aussi bien que les députés de la droite. Je crois que nous représentons un plus grand nombre d'agriculteurs qu'eux. Nous avons été les amis de la classe agricole et nous avons défendu ses intérêts en toutes circonstances, non seulement lors de l'étude de projets de loi tels que celui-ci, mais lorsqu'il s'est agi de la politique générale de l'administration et de la création de débouchés pour les produits de la ferme. Il n'est pas juste de dire que nous combattons ce bill parce que nous le critiquons. Le ministre de l'Agriculture, j'en suis certain, reconnaîtra que nous avons largement contribué à le rendre aussi acceptable qu'il l'est aujourd'hui.

M. FISHER : Je suis bien aise de reconnaître les mérites des députés de la gauche et principalement ceux du représentant de Halton (M. Henderson), une ancienne connaissance que je retrouve dans cette enceinte depuis plusieurs années. Je lui reconnaîtrais encore plus de mérite s'il s'était moins vanté d'être l'ami du cultivateur. Il dépasse les bornes, selon moi, et la classe agricole sera de mon avis. Je n'entreprendrai pas de rechercher quels sont les véritables amis des cultivateurs ; les documents officiels et les archives législatives en disent plus sur ce sujet que toutes les déclamations de l'honorable député et que toutes les protestations que je pourrais faire.

Cependant, je suis bien aise d'apprendre que la gauche approuve le bill que j'ai eu l'honneur de présenter et de défendre jusqu'ici. En somme, le principe du bill est ce qui importe le plus et, s'il est universellement approuvé, il sera facile de régler les questions de détail grâce au sens pratique des membres de la députation. Aujourd'hui, le projet de loi, tout en étant moins sévère qu'il était, plaît probablement mieux à la population et a plus de chance d'être favorablement accueilli. Lorsque la loi sera en vigueur depuis quelques années, nous pourrons, je l'espère, prendre des mesures plus rigoureuses afin de mieux protéger l'acheteur et le vendeur de graines de semence. Je serais bien aise de pouvoir à l'avenir leur accorder cette protection en ma qualité de ministre de l'Agriculture.

M. HENDERSON : Le ministre de l'Agriculture n'a pas raison de me reprocher de n'avoir pas défendu les intérêts de la classe agricole depuis que je fais partie de la Chambre, c'est-à-dire pendant les seize ou dix-sept sessions dernières. Le ministre se rappelle peut-être l'époque où il a combattu un projet de loi vraiment avantageux pour les cultiva-

teurs, où il a élevé la voix pour repousser une proposition qui était de nature à favoriser la fabrication du beurre dans nos campagnes. Voilà une accusation qu'on ne pourrait porter contre moi. Le ministre consacrerait une demi-heure à expliquer ce point obscur. Je l'ai déjà entendu lorsqu'il cherchait à se disculper, mais il a complètement échoué dans sa tentative.

M. FISHER : Tout a été expliqué au cours de l'élection de 1897.

M. HENDERSON : Il est difficile de donner le change sur le sens d'un discours et plus difficile encore de donner le change sur le sens d'un vote.

M. A. A. WRIGHT : Je suis surpris d'entendre le représentant de Halton (M. Henderson) dire qu'il a amélioré ce bill en le combattant depuis plusieurs années. Je regrette de n'avoir pas vécu en même temps que lui avec les fils d'Israël lorsque Moïse apporta de la montagne les tables de la loi. Nous l'aurions entendu s'écrier : Attendez un peu, Moïse ; permettez aux membres de l'opposition d'étudier cette loi et vous verrez comme ils l'amélioreront.

M. HENDERSON : C'est un nouvel aspect de la question. J'ignore quelle espèce de graines il y avait en ce temps-là ; je ne sais pas à quoi l'honorable député fait allusion.

M. FOSTER : A la manne.

M. HENDERSON : Il doit avoir une bizarre notion de la législation. Je me demande où il peut trouver dans les anciens jours un exemple de ce que nous faisons aujourd'hui. Il n'a pas été présent durant tout l'après-midi.

Une VOIX : Où était-il ?

M. HENDERSON : Je n'en sais rien ; il était peut-être avec Moïse quelque part.

Il me reproche d'avoir combattu ce projet de loi. Je ne l'ai jamais combattu et je ne connais pas un seul député de l'opposition qui mérite ce reproche. Le représentant de Renfrew-sud (M. A. A. Wright) semble incapable d'établir une distinction entre critiquer et combattre une proposition. La bonne manière d'étudier un projet de loi devant la Chambre c'est de le critiquer. Je ne ressemble pas à l'honorable député qui n'est ici que pour approuver tout ce que le Gouvernement propose, à tort ou à raison. Lorsque l'honorable député agit ainsi, il ne défend pas l'intérêt de ses commetants, à mon avis, car il se contente d'approuver ce qu'un autre fait.

Je suis bien aise d'entendre le ministre de l'Agriculture déclarer que ce bill, tout en étant moins sévère que le projet de loi des sessions précédentes, plaira mieux à la population et qu'il sera plus facile d'appliquer la loi.

M. FISHER: Je propose que le comité lève la séance, rende compte de ses travaux et demande la permission de siéger de nouveau pour étudier les différents articles que nous avons laissés de côté.

M. FOSTER: Je suggérerai au ministre de ne pas étudier de nouveau ce bill en comité d'ici à dix jours, par exemple. Nos délibérations seront connues de la population grâce aux journaux et, dans l'intervalle, nous pourrons recevoir des conseils qui nous aideront à rendre le bill plus parfait.

M. FISHER : Cette proposition est raisonnable, mais il faudra peut-être remettre le bill à l'étude un peu plus tôt.

Le comité rend compte de ses travaux.

A la demande de sir William Mulock, la séance est levée à neuf heures cinquante du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, 1er février 1905.

M. l'Orateur ouvre la séance à 3 heures.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 22) concernant la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.

RENSEIGNEMENTS OFFICIELS—SERVICE POSTAL DE SHERBROOKE.

M. WORTHINGTON—par l'entremise de M. Lefurgey :

1. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'exiger une taxe postale de 2 centins sur les lettres adressées de Sherbrooke à une succursale du bureau de poste de ladite ville, et 1 centin seulement de port sur les lettres adressées au bureau central de ladite ville ?

2. Le Gouvernement a-t-il mis à l'étude la question d'un service de distribution de correspondances dans la ville de Sherbrooke ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) répond :

1. Les deux bureaux de poste de la ville de Sherbrooke sont indépendants l'un de l'autre, ni l'un ni l'autre n'étant une succursale. La taxe postale est déterminée par statut, et la taxe perçue à Sherbrooke est conforme aux dispositions de la loi.

2. Non.

FONDS DES ECOLES DU MANITOBA.

M. BOLE :

1. Quel montant a été payé l'an dernier au Gouvernement du Manitoba comme intérêt sur le fonds des écoles ?

2. Le montant réclamé par ledit Gouvernement a-t-il été payé en entier ? Dans la négative, quelle somme en a été déduite, et pour quelle raison l'a-t-elle été ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) répond :

1. Le montant payé, l'année dernière, au gouvernement du Manitoba, comme intérêt

sur le fonds des écoles du Manitoba, est réparti comme suit :

Intérêt à l'actif du fonds, le 30 juin 1903..	$31,290 66
Solde du revenu, autre que principal et intérêt sur ventes, pour l'exercice 1903-04..	43,934 26
Total..	$75,224 92

2. Le montant total, réclamé par le Gouvernement du Manitoba, n'a pas été payé. Il y a deux montants, pour lesquels règlement n'a pas encore été effectué.

(a) La somme de $81,342.17, soit le total des frais d'administration, depuis la date où le fonds a été constitué, en 1879, jusqu'au 30 juin 1904. La raison pour laquelle il n'y a pas eu règlement, c'est qu'un différend s'est élevé au sujet de ces frais entre le Gouvernement provincial et l'auditeur général.

(b) Le Gouvernement du Manitoba prétend que le prêt de $30,000 consenti à la province en 1879 et en 1884, et qui, conformément aux dispositions de la loi 41 Vict., c. 13, a été remboursé à même les premiers produits des ventes, devrait maintenant être payé à la province.

EDIFICES LOUES PAR LE GOUVERNEMENT.

M. SAM. HUGHES :

1. Combien d'édifices ont été loués en tout ou en partie dans la ville d'Ottawa par le Gouvernement pour des fins publiques depuis le 1er janvier 1904 ?

2. Où ces édifices sont-ils situés, et quels en sont les bailleurs ?

3. Quel loyer le Gouvernement a-t-il décidé de payer pour l'usage de ces édifices ?

4. Quelles branches du service public occupent ces édifices ?

5. Dans la préparation des baux, le Gouvernement a-t-il stipulé, dans chaque cas, que la personne ou les personnes louant l'édifice devront payer les taxes à la municipalité d'Ottawa ?

6. Si cette stipulation n'a pas été faite, qui en est exempt, et pour quelle raison ?

7. Dans le cas où le Gouvernement déciderait de louer d'autres édifices à Ottawa pour des fins publiques, ou de renouveler les baux actuels, est-ce l'intenton du Gouvernement d'insister pour que la personne ou les personnes qui les loueront soient tenues de payer les taxes municipales sur ces édifices ?

L'honorable M. CHS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) répond :

1 et 2. Les locaux suivants ont été loués par le Gouvernement depuis le 1er janvier 1904 : maison sur la rue Queen, bail avec le propriétaire, Jas. W. Woods ; deux étages et magasins dans l'édifice Curry, rue Rideau, bail avec le propriétaire Jas. A. Curry; deux salles, dans la maison portant le n° 193, rue Sparks, bail avec les propriétaires, Slater et Sherwood ; deux salles dans l'édifice Orme, 176 rue Wellington, bail avec les propriétaires J. L. Orme & Son.

3. Maison de la rue Queen, $5,300 par année ; étages et magasin, édifice Corry, $4,600 par année ; salles, 193 rue Sparks (Sherwood et Slater) $45 par mois ; salles dans l'édifice Orme, 176 rue Wellington, $250 par année.

4. La maison de la rue Queen est occupée par la Commission des chemins de fer ; les deux étages et le magasin, dans l'édifice Corry, sont occupés par le service des études hydrographiques du canal de la baie Georgienne, par les ingénieurs des travaux de la rivière Ottawa, et par le service des études hydrographiques du département de la Marine et des Pêcheries ; les salles, 193 rue Sparks et 176 rue Wellington, relèvent du service du département de l'Intérieur.

5 et 6. Pour ce qui est du bail de la commission des chemins de fer, il a été stipulé que les locataires devront payer les contributions ordinaires. Pour les autres baux, on n'a rien stipulé au sujet des taxes, car ces baux ne sont que pour des salles et pour une période de temps relativement courte.

7. Le Gouvernement a présentement la chose à l'étude.

IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.

M. FOSTER :

1. Quelles ont été les importations totales de marchandises pour consommation domestique en Canada pendant l'exercice courant jusqu'au 31 décembre 1904, et quelles sont les importations de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, respectivement ?

2. Quel est le total des exportations, et quelles sont les exportations de produits du pays pour la même période, et quelles sont les exportations de produits du pays dans le Grande-Bretagne et aux Etats-Unis ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes):

1. Les importations totales du Canada, pour consommation domestique, pour l'exercice courant, à venir au 31 décembre 1904, se sont élevées à $123,043,650, les importations de la Grande-Bretagne s'élevant à $74,739,987.

2. Les exportations totales du Canada, pour l'exercice courant, à venir au 31 décembre 1904, se sont élevées à $118,438,246, les produits domestiques figurant dans ce total pour $113,229,216. Les exportations totales de produits domestiques à destination de la Grande-Bretagne ont représenté $63,072,205, et celles à destination des Etats-Unis à $38,077,738.

SECTION DES FRUITS DU DEPARTEMENT DE L'AGRICULTURE.

M. MARTIN (Queen) :

Le Gouvernement se propose-t-il, conformément à la résolution adoptée par l'Association des producteurs de fruits de l'Ile du Prince-Edouard approuvée par les autres organisations similaires en Canada, de maintenir la section des fruits telle qu'elle existe actuellement et d'aider à l'industrie fruitière suivant les besoins du moment ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) répond : Lors de l'adoption de la loi portant le nom de "Loi concernant le marquage des fruits, 1901", il devint nécessaire d'organiser tout un personnel pour assurer le fonctionnement et l'exécution de cette loi. Ce personnel fut mis sous la direction du commissaire de l'Agriculture et de la Laiterie, le Dr James W. Robertson, et ce nouveau service porte le nom de section des fruits.

En outre du fonctionnement et de l'exécution de la loi, ce personnel était aussi chargé de surveiller l'emballage et le transport des fruits, surtout ceux transportés en compartiments frais ou frigorifiques, ainsi que la mise sur le marché de ces fruits. Il advint alors que ce personnel se trouva en rapports constants avec la section des établissements frigorifiques et celle de l'extension des marchés, qui toutes deux ayant été organisées surtout pour faciliter et activer la vente des produits de la laiterie étaient sous la direction du chef du service de la laiterie, M. J. A. Ruddick, sous-commissaire de l'Agriculture et de la Laiterie durant plusieurs années avant la mise à la retraite du Dr Robertson.

Quand le bureau du commissaire de l'agriculture et de la laiterie fut aboli, M. Ruddick fut nommé commissaire de la laiterie, et les deux sections des établissements frigorifiques et de l'extension des marchés lui furent confiées. En outre, comme on savait qu'il était familiarisé avec tout ce qui se rapportait aux fruits, on crut bon de lui confier aussi la direction de ce service. Tous les principaux employés de la section des fruits ont été maintenus en fonctions, avec les mêmes attributions qu'autrefois, c'est-à-dire du temps du commissaire de l'agriculture et de la laiterie.

C'est l'intention du ministre de l'Agriculture de ne rien négliger pour que ce service de la section des fruits réponde en tous points au grand développement pris depuis peu par le commerce des fruits du Canada.

NOMINATION D'UN JUGE DANS LA COLOMBIE-ANGLAISE.

M. SPROULE—par l'entremise de M. Lefurgey :

1. Depuis combien de temps la vacance actuelle dans la cour de comté de la Colombie-Anglise existe-t-elle ?
2. Pourquoi cette vacance n'est-elle pas encore remplie ?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement de nommer W. W. B. McInnes, ex-M.P., à cette charge?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) répond :

Il y a deux districts judiciaires, l'un qui fut crée par une loi de la Colombie en 1903, et l'autre en 1904. Aucune nomination n'a été faite pour l'un ou l'autre de ces districts.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a pas répondu à la seconde ni à la troisième question.

M. MARTIN.

M. FITZPATRICK : La seule raison pour laquelle cette vacance existe, c'est-à-dire depuis 1883, c'est qu'il n'a pas été jugé nécessaire de la remplir. Quand à la troisième question, il n'y a aucun doute qu'on prendra en considération les titres de M. McInnes, conjointement avec ceux d'autres personnes, quand les nominations seront faites.

COMMISSION D'EMBELLISSEMENT D'OTTAWA.

M. PERLEY :

Combien d'hommes étaient inscrits sur le rôle de paye de la commission d'embellissement d'Ottawa pour les mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1905, respectivement ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) répond :

Le nombre d'hommes inscrits au rôle de paye de la commission d'embellissement d'Ottawa, pour septembre, octobre, novembre et décembre 1904, et janvier 1905, était comme suit :

Septembre, 139 hommes.
Octobre, 164 hommes.
Novembre, 152 hommes.
Décembre, 157 hommes.
Janvier, 102 hommes.

COMMISSION GEOLOGIQUE.

M. PERLEY :

1. Des nominations ont-elles été faites pendant le mois de janvier dans le personnel de la commission géologique ou du musée ? Dans l'affirmative, quels sont les titulaires et quels sont leurs fonctions et leurs appointements respectifs ?
2. Quelques-uns des employés de la commission géologique autres que des officiers de la branche technique, ont-ils été absents au cours de janvier 1905 ? Dans l'affirmative, quels sont ces employés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) répond :

Napoléon Séguin, chauffeur, service provisoire, 16 janvier 1905, avec salaire de $600 par année :

Absence.	Dates.	——
W. H. Boyd	3	Congé statutaire.
C. F. King	3	"
Vincent Perrin	3 et 4	"
Jane Alexander	7	"
Emily F. Goodman	7	Malade.
M. F. Connor	30	"
O. O'Sullivan	26	Congé statutaire.
F. H. Maclaren	7	N'a rien reçu durant son absence.
Paul Frereault	28 et 31	N'a rien reçu durant son absence.

STATION DE TELEGRAPHE MARCONI.

M. LEFURGEY :

1. Pour quel montant le Gouvernement a-t-il contribué à la construction de la station de té-

légraphe Marconi à Table-Head, Glace-Bay, N.-E. ?

2. Quelle raison a été donnée par la Compagnie Marconi ou par M. Marconi pour le délai apporté à la mise en opération de la station à Glace-Bay ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) répond :

1. $80,000.

2. Le premier local n'avait pas donné satisfaction, et il avait été jugé nécessaire d'installer la station en un autre endroit. En outre, le mauvais temps a beaucoup nui aux travaux.

Cette station n'est pas encore passée sous la direction du département de la Marine et des Pêcheries.

L'INTERCOLONIAL ET LE CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. KEMP :

1. Etat indiquant les sommes payées par l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, du 30 juin 1894 au 1er janvier 1905, au sujet de réclamations produites pour dommages, remboursements de toute espèce et compensations.

2. La nature et le montant de la réclamation dans chaque cas.

3. Le nom de la personne ou des personnes, de la maison d'affaires ou société auxquelles ces montants ont été payés.

4. La date à laquelle la réclamation pour dommages, remboursements ou compensation a été produite dans chaque cas.

5. La date du paiement de chaque réclamation.

L'honorable M. EMMERSON (minisre des Chemins de fer et des Canaux) : Je n'ai aucune objection à répondre à ces demandes, mais le mot " compensations " est très vague, et si la motion était adoptée sous cette forme, nous serions obligés de fournir un état des salaires payés à chaque employé.

M. KEMP : Je ne veux parler que des montants pour dommages. Dans le rapport de l'auditeur général, il est question de ces sortes de compensations. Je demanderais donc que ma motion soit modifiée en ajoutant, après le mot compensations, les mots pour " dommages tels que ceux dont il est question dans le rapport de l'auditeur général."

La motion, ainsi amendée, est adoptée.

ENQUETE " CANADA-CAP-BRETON "—DEMISSION DU CAPITAINE SALMON.

M. AMES (Saint-Antoine, Montreal) :

Copie de toute correspondance, télégrammes, etc., échangés entre le ministre de la Marine et des Pêcheries ou son sous-ministre ou tout autre agent de ce ministère et le capitaine R. Salmon, ci-devant commissaire des sinistres maritimes au sujet de l'enquête sur la collision du " Canada " avec le " Cap-Breton ", et de la démission du capitaine Salmon de sa charge comme commissaire des sinistres maritimes.

Je désire faire part à cette Chambre des raisons qui me semblent nécessaires pour demander la production de ce dossier. Comme on le sait, un très regrettable accident, qui a fait plusieurs victimes, s'est produit au commencement de l'été dernier dans le chenal du Saint-Laurent. En outre des pertes de vie, cet accident a aussi entraîné des pertes d'argent considérables, et la confiance du public dans la route du Saint-Laurent s'en est trouvée ébranlée. Comme on devait s'y attendre, on a exigé alors une enquête complète sur toutes les circonstances qui avaient amené ce désastre, et ce fut naturellement au département de la Marine et des Pêcheries qu'on s'adressa pour savoir où fixer les responsabilités. Conformément aux instructions du département, le capitaine Salmon ouvrit cette enquête, aidé du capitaine Reid et du capitaine Lachance, afin de tenter de faire la lumière sur ce désastre. L'avocat de la compagnie Richelieu-Ontario, dont le steamer Canada avait le plus souffert de la collision, fut dûment informé, autant que je puis savoir, que cette enquête allait s'ouvrir. Mais, comme je crois aussi savoir, cette compagnie avisa son avocat qu'elle ne désirait prendre aucune part à l'enquête conduite par le capitaine Salmon. Le commissaire des naufrages fit son enquête, ainsi qu'il y était tenu par la loi, et interrogea les équipages des deux bateaux, afin de s'assurer où pouvaient être les responsabilités. Finalement, le 26 septembre, ce commissaire fit savoir qu'il serait prêt prochainement à rendre publiques les conclusions auxquelles il en était arrivé. Quelques jours après, c'est-à-dire, le 5 octobre, le capitaine Salmon, agissant en sa qualité de juge, fit connaître le résultat de son enquête et annonça où devaient être fixées, selon lui, les responsabilités. Puis, cela fait, il donna sa démission, en alléguant pour ses raisons que le département de la Marine et des Pêcheries lui avait créé des embarras, dans l'accomplissement de ses devoirs.

Il est nécessaire ici de rappeler ce qui s'était passé le 26 septembre. Ce jour-là, en annonçant qu'il serait prêt à rendre prochainement sa décision, le capitaine Salmon déclara que la compagnie Richelieu-Ontario, c'est-à-dire l'une des parties en présence, lui avait fait demander, par l'entremise de son avocat, de recommencer l'enquête, en donnant pour raison qu'elle avait de nouveaux témoins à faire entendre. Bien que l'enquête fût terminée, le capitaine Salmon accéda immédiatement à cette demande, et il accorda à la compagnie un délai de sept jours en annonçant qu'il serait prêt à entendre, le 3 octobre, les nouveaux témoins qu'on désirait citer. Trois jours plus tard, le 29 septembre, il paraîtrait que le capitaine Salmon reçut une lettre de M. Archer, avocat de la compagnie Richelieu-Ontario, et ci-devant associé comme avocat avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries—il a toujours probablement des attaches avec le même bureau—lui de-

mandant, au lieu d'entendre de nouveaux témoins, de vouloir bien accepter un exposé, préparé par M. Archer lui-même et écrit à la machine, de certains témoignages qui auraient été entendus devant la cour d'amirauté de Québec. Le capitaine Salmon répondit, comme on devait s'y attendre, qu'il ne pouvait pas se prêter à une irrégularité de ce genre, et, qu'en toute équité, l'exposé préparé par M. Archer ne pouvait pas être accepté car cet exposé ne provenait que d'une des deux parties en présence. S'il faut en croire ensuite le capitaine Salmon, M. Archer se serait alors adressé au département de la Marine et des Pêcheries pour essayer d'en arriver à ses fins. M. Archer se mit en communication avec l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, ou avec son département, et demanda que les instructions nécessaires fussent données pour verdict avant que le rapport du président de la cour d'amirauté de Québec eût été soumis. Comme on le sait, cette cour ne s'occupe que des actions intentées pour dommages, et ses fonctions consistent à déterminer quels sont ceux qui doivent être passibles de dommages-intérêts. Comme suite à cette nouvelle démarche de M. Archer, le capitaine Salmon reçut un télégramme du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, lui intimant l'ordre —ou quelque chose de ce genre—de suspendre son jugement jusqu'à ce qu'il plût au département d'en décider autrement. Si le capitaine Salmon nous a donné une copie exacte du télégramme qu'il a reçu—nous ne saurons cela au juste que quand tout le dossier nous aura été soumis—ce télégramme se lit comme suit :

Le ministre désire que vous ne fassiez rien de plus jusqu'à ce que vous ayez reçu de lui de nouvelles instructions.

Je désirerais ici vous faire remarquer, Monsieur l'Orateur, et en même temps faire remarquer à cette Chambre, que dans le temps où le capitaine Salmon recevait ce télégramme il agissait en qualité de juge, et était sur le point de prononcer un jugement important. Et cependant ce fut précisément dans ce temps-là qu'on lui adressa un télégramme lui enjoignant de suspendre son jugement, et de laisser les choses traîner en longueur, ce qui permettrait à des hommes incapables de continuer leur service sur des bateaux à vapeur, pour le plus grand risque et péril du public, tandis que ce qu'on aurait dû faire immédiatement, c'était de révoquer ces hommes. Rien d'étonnant à ce que le capitaine Salmon n'ait pas voulu se soumettre à ces injonctions, et qu'il ait préféré, alors, en tout honneur, donner sa démission. Il fit alors la déclaration suivante, que l'on pourra vérifier quand tout le dossier de cette affaire aura été soumise à la Chambre :

Le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries s'est adressé au tribunal d'enquête, à une certaine date, afin de demander d'être renseigné sur le verdict que nous allons probablement rendre en cette affaire.

M. AMES.

Laissez-moi vous faire observer ici que rien ne pouvait être plus irrégulier, pour un fonctionnaire comme le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries, de s'adresser à un juge dans l'exercice de ses fonctions pour lui demander de divulguer le verdict qu'il allait rendre. Le capitaine Salmon ajoute :

En réponse au "non" bien catégorique auquel on pouvait ici s'attendre, on fit savoir au tribunal d'enquête qu'il ferait peut-être bien de se consulter avec M. Archer, avocat de la Compagnie Richelieu-Ontario, avant de rendre sa décision, et on ajoute que cela serait tout particulièrement agréable au ministre de la Marine et des Pêcheries.

J'aime à croire, Monsieur l'Orateur, que ce n'est guère l'habitude, au Canada, pour des ministres, de demander à des juges de suspendre ainsi les jugements qu'ils pourraient être appelés à rendre. Il était évident que M. Archer avait eu vent que le jugement du capitaine Salmon serait probablement défavorable à ses clients, et c'est pourquoi il résolut de prendre les devants pour empêcher que ce jugement ne fût rendu. Et c'est ainsi que le capitaine Salmon fut amené à remettre sa démission. L'attitude qu'il a prise est que, en l'appelant à présider un tribunal d'enquête, le ministre de la Marine et des Pêcheries avait fait de lui un véritable juge, et qu'alors aucune influence ne pouvait plus prévaloir contre lui pour l'empêcher de prononcer le jugement qu'il croyait devoir prononcer. Il considérait qu'en essayant, comme on l'avait fait, de chercher à connaître son verdict d'avance, on avait par là même cherché à empêcher le libre exercice de ses fonctions, et que, comme il était un honnête homme il ne lui restait qu'à choisir l'une de ces deux voies : ne tenir aucun compte des ordres reçus du département dont il relevait, ou bien obéir à ces ordres et déclarer publiquement qu'il avait dû se soumettre, comme juge, à des influences qu'il ne pouvait pas reconnaître. Il donna alors sa démission, ainsi que les raisons qui l'avaient forcé de donner cette démission, et c'est maintenant à cette Chambre de voir si ces raisons étaient justifiables.

Ce sur quoi il me faut ici insister, c'est que le capitaine Salmon avait, en cette enquête, tous les privilèges d'une véritable cour de justice. La loi spécifie cela expressément, et il appartenait donc au capitaine Salmon de tout mettre en œuvre pour faire respecter la dignité de ses fonctions. Le capitaine Salmon a donné sa démission, afin d'affirmer le principe du caractère sacré et de l'inviolabilité de nos cours de justice, et afin qu'on sût qu'il ne pouvait être permis à personne de peser sur la décision d'un juge. Je puis dire, parlant ici au nom des intérêts commerciaux de la vill de Montréal, qu'il est infiniment regrettable que le capitaine Salmon ait donné sa démission et soit retourné en Angleterre. Nous avions toujours espéré que nous pourrions, l'un de ces jours, établir au Canada un tribunal maritime dont les décisions auraient la même valeur que cel-

les rendues par des tribunaux du même genre en Europe. Le capitaine Salmon fera sans doute connaître, en Angleterre, les raisons qui l'ont poussé à donner sa démission, et naturellement nous sentons vivement l'humiliation que tout cela nous inflige. En outre, il y a ici de très graves questions en jeu.

Le fait seul que l'on pourrait supposer possible une intervention illégitime dans un procès entre deux grandes compagnies de navigation au sujet de la responsabilité de l'une ou l'autre compagnie, dans un accident, cause un sentiment général de doute et de défiance. On ne peut aussi donner trop d'attention aux dangers de pertes de vies et de blessures corporelles. Dans le cas qui nous occupe il y a eu quatre pertes de vie. Il était en conséquent très important que rien ne vînt empêcher d'établir clairement les responsabilités. Le public voyageur ne se croira en sûreté que lorsque les enquêtes seront absolument impartiales. Cette affaire intéresse en outre à un haut degré les affréteurs et les compagnies de navigation de Montréal. Nous sommes tous intéressés à Montréal à la réduction du tarif des assurances maritimes, et tout le monde comprend qu'un des moyens d'y arriver est d'avoir, premièrement un chenal de première classe ; deuxièmement, d'inspirer la confiance dans le fonctionnement administratif de ce chenal. Si l'on réussissait à mettre en doute la sûreté du chenal et montrer que l'on met des entraves à la justice, cela empêcherait la réduction de tarifs d'assurance que les compagnies de navigation de Montréal ont aujourd'hui à payer.

J'espère donc, Monsieur l'Orateur, que les renseignements et les explications que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries nous donnera vont faire disparaître les appréhensions qui ont été soulevées. La Chambre a le droit d'espérer, après l'exposé que j'ai fait de la cause, qu'on lui donnera des explications complètes et qu'on la mettra en possession de toute la correspondance.

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je dois tout d'abord remercier cordialement l'honorable député d'avoir mis cette question devant la Chambre, parce que, nonobstant les explications qui ont été données dans les journaux et ailleurs, on semble bien loin encore, volontairement ou involontairement, de comprendre la question. Je n'accuse pas l'honorable député (M. Ames) d'avoir volontairement exposé les faits d'une façon erronée, mais l'honorable député ne paraît certainement pas connaître ni la loi ni les faits tels qu'ils ont été exposés par les journaux en différents temps. Voyons d'abord au sujet de la loi. L'honorable député paraît croire, et il l'a formellement déclaré, que lorsqu'on a chargé le capitaine Salmon de faire une enquête au sujet de la collision entre les steamers "Canada" et "Cap-Breton" on l'avait autorisé à rendre un jugement. C'est tout à fait erroné, et contraire à la loi. Je dois dire d'abord que la loi autorise le commissaire enquêteur des sinistres maritimes à tenir deux sortes d'enquêtes sous l'autorité du ministre de la Marine et des Pêcheries. Une enquête préliminaire, et une enquête régulière. Quelques mots d'explication suffiront pour faire connaître la nature des deux enquêtes. Dans le présent, personne n'a demandé d'enquête. Les deux parties en cause semblaient croire qu'il n'y en avait pas besoin. Après avoir attendu quelques jours ou quelques semaines, j'ai pris sur moi, dans l'intérêt du public et dans l'intérêt de la navigation, en vertu des pouvoirs qui me sont conférés par l'art. 4, ch. 37, 1re an. du règne d'Ed. VII. de faire faire une enquête préliminaire par le commissaire des sinistres maritimes.

M. HAGGART : Que dit le statut ?

M. PREFONTAINE : C'est le chapitre 37, Edouard VII intitulé : "Acte concernant les sinistres maritimes, 1901, qui a été sanctionné le 18 juillet 1904. L'article 4 de cet acte autorise le ministre de la Marine et des Pêcheries à ordonner une enquête préliminaire. Voici cet article :

"4. Le ministre peut charger un officier principal de douane ou tout fonctionnaire du gouvernement du Canada ou toute autre personne, de faire une enquête préliminaire sur un sinistre maritime, et peut assigner la juridiction territoriale de cet officier ou de cette personne.

Conséquemment, la juridiction de celui que le ministre désigne pour tenir l'enquête est limitée par les ordres qu'il reçoit. Naturellement, le paragraphe 2 de cet article dit de quelle manière le commissaire doit conduire son enquête et faire rapport :

2. Si, après une enquête préliminaire, l'officier chargé de l'enquête est d'avis que quelque perte ou préjudice, ou que l'échouement d'un bâtiment, ou que quelque perte de vie a été causée par la faute ou l'incurie ou par l'incapacité du pilote en charge, ou que ce pilote s'est rendu coupable d'inconduite grossière ou d'ivrognerie, cet officier peut suspendre la commission de ce pilote jusqu'à ce qu'une enquête formelle ait été tenue en conformité du présent acte, en attendant une nouvelle décision à cet égard : cependant la durée de la suspension n'excèdera pas une période de trois jours, à moins que, dans ce délai, le ministre ne donne avis à ce pilote qu'il y aura enquête formelle.

Le capitaine Salmon a tenu l'enquête en vertu du statut. Il aurait dû alors connaître ce statut avant de rendre jugement, et s'il ne le connaissait pas il n'est pas propre à remplir la charge de commissaire.

M. HAGGART : Avez-vous les instructions qui ont été données au capitaine Salmon ?

M. PREFONTAINE : Que dites-vous ?

M. HAGGART : Comment pouvons-nous savoir que le capitaine Salmon n'a été chargé

que de faire une enquête préliminaire. Où sont les instructions qu'on lui a données ?

M. PREFONTAINE : Les pièces que je vais mettre devant la Chambre montreront que M. Salmon n'avait été chargé que de faire une enquête préliminaire. Dès le commencement de l'enquête j'ai découvert qu'il était préjugé contre l'une des parties en cause, et j'ai trouvé très étrange l'attitude qu'il prenait dans une cause aussi importante. Je l'ai en conséquence averti de porter beaucoup d'attention à la conduite de l'enquête et de veiller à ce que les deux parties obtiennent justice. Le capitaine Salmon, qui savait parfaitement qu'il ne tenait qu'une enquête préliminaire, n'a jamais fait savoir aux parties qu'elle était la nature de l'accusation. Les instructions données au capitaine Salmon l'ont été en vertu de l'article que j'ai déjà lu. On ne l'autorisait qu'à tenir une enquête préliminaire. Mais je vais plus loin ; je prétends qu'en vertu de cet article le capitaine Salmon était soumis à ma direction pendant tout le temps de l'enquête. J'ai découvert depuis que les parties intéressées avaient refusé de faire entendre leurs témoins devant le capitaine Salmon. Les propriétaires du "Cap-Breton" et du "Canada" ne voulaient pas participer à l'enquête, qui n'était d'ailleurs qu'une enquête préliminaire, et pourquoi ? Parce qu'à l'époque où l'enquête a commencé, la Compagnie de navigation Richelieu-Ontario avait porté la cause devant la cour de vice-amirauté de Québec, et réclamait des dommages-intérêts. La question à décider était la responsablité des deux compagnies. Si je ne me trompe pas, c'est la Compagnie Richelieu qui poursuivait la Compagnie Dominion. Le procès était commencé devant le juge Routhier dans la cour de vice-amirauté à Québec, et les deux compagnies combattaient pour leurs droits. Mon devoir était alors tout tracé. Je devais protéger les droits des deux parties. Les deux parties me faisaient savoir qu'elles assigneraient leurs témoins devant la cour de vice-amirauté, mais refusaient de les faire entendre à l'enquête préliminaire tenue par le capitaine Salmon. J'ai mis le capitaine au courant de ces faits, et je l'ai averti officiellement qu'il serait peut-être nécessaire de suspendre l'enquête en attendant que la cour de vice-amirauté rendît son jugement. Malgré cela M. Salmon continua l'enquête, mais lorsque le temps fut arrivé pour la cour de vice-amirauté à Québec, d'entendre les plaidoiries, je crois qu'il était de mon devoir de donner ordre au capitaine Salmon, ainsi que la loi m'en donnait le droit, de suspendre son enquête, et c'est ce que je fis. La loi est si claire que si mon honorable ami le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames) avait pris la peine de la lire, il n'aurait pas parlé comme il a parlé. Toute la loi de 1901 dit clairement que le commissaire des sinistres maritimes lorsqu'il fait une enquête régulière reste sous la puissance du ministre de la Marine et des Pêcheries, afin que justice parfaite soit rendue. Voici ce que dit l'article 15 de l'acte des sinistres maritimes de 1901 :

Lorsqu'une enquête formelle aura probablement pour effet d'ouvrir la question de la révocation ou de la suspension du certificat de compétence ou de service d'une capitaine, second, ou mécanicien, il lui sera donné avant l'ouverture de l'enquête, une copie du rapport ou exposé de l'affaire qui aura provoqué l'enquête.

Dans ce cas-ci aucune accusation ni plainte de la part des familles de ceux qui ont perdu la vie dans cet accident n'a été communiquée à personne pour la simple raison que l'enquête du coroner tenue dans chaque cas avait été tenu longtemps avant l'institution de cette enquête préliminaire par le capitaine Salmon.

Je citerai maintenant l'article 14 :

Toute enquête formelle sera conduite de telle manière que, si une accusation est portée contre quelqu'un, l'accusé ait l'occasion de présenter une défense.

Suivant le principe anglais bien connu, personne ne peut être tenu pour coupable ou condamné comme tel avant d'avoir pu se défendre. Je cite maintenant l'article 22 de la même loi :

Le ministre pourra, s'il est d'avis que la justice l'exige, renouveler et remettre le certificat canadien d'un capitaine, second ou mécanicien qui aura été révoqué ou suspendu, ou abréger le temps de sa suspension, ou accorder un nouveau certificat de même grade ou de grade inférieur pour le remplacer.

Conséquemment, ici encore, le ministre est le tribunal final lorsque l'enquête a été formelle ; mais celle-ci ne l'était pas. Nous avons ensuite l'article 25.

Dans tous les cas où une enquête formelle aura eu lieu, le ministre pourra en ordonner le réouverture, soit généralement, soit à l'égard de quelque partie de l'enquête, et il devra le faire—

(a) Si l'on a découvert quelque preuve nouvelle et importante que n'avait pu être produite à l'enquête.

Quelle aurait été la nécessité, je le demande, pour le capitaine Salmon de rendre un jugement lorsque je lui demandais d'entendre les témoins qui avaient déposé devant la cour de vice-amirauté.

M. HAGGART : Ces règles s'appliquent-elles à une enquête préliminaire ?

M. PREFONTAINE : Elles s'appliquent particulièrement à une enquête préliminaire, parce que l'on ne demande pas au commissaire de rendre un jugement, mais seulement de faire un rapport au ministre, afin qu'il juge s'il y a nécessité de faire une enquête formelle. Et ce n'est que justice. J'arrive maintenant au paragraphe (b) :

Si pour quelque autre raison, il y a, à son avis, lieu de soupçonner que justice n'a pas été rendue.

Dans ce cas-ci, je voyais clairement qu'il y aurait un déni de justice. Comment le capitaine Salmon pouvait-il rendre jugement en faveur du "Canada" ou du "Cap-Breton" ou plutôt en faveur de la Compagnie de navigation Richelieu-Ontario et la "Canada Coal Company" lorsqu'il refusait d'entendre les autres témoins que la cour de vice-amirauté avait entendus. Je vais maintenant citer, Monsieur l'Orateur, l'opinion de la "Corporation de la marine marchande de Liverpool" ("Merchants' Service Guild of Liverpool".)

M. HAGGART : Avant que le ministre aille plus loin, voudrait-il produire copie des instructions qui ont été données au capitaine Salmon afin que nous puissions savoir si c'est une enquête préliminaire ou une enquête formelle qu'il a été chargé de faire.

M. PREFONTAINE : Je n'ai pas devant moi copie des instructions, mais je les produirai. Voici la lettre que le ministère a reçue :

9 novembre 1905.

Monsieur le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Monsieur,—Relativement à nos lettres du 7 et du 15 du mois dernier concernant l'enquête au sujet de la collision du "Canada" avec le Cap-Breton", notre corporation a reçu un numéro du "Star" de Montréal dans lequel est publié le texte entier du jugement, et aussi un récit de votre conduite avant le jugement.

Vous ne savez peut-être pas que chaque fois qu'il y a un procès pour dommages devant une cour de vice-amirauté entre les propriétaires de deux vaisseaux, la chambre de commerce doit invariablement suspendre l'enquête officielle, afin de ne préjuger d'aucune façon la poursuite civile.

C'est ainsi que l'on procède en Angleterre, et on me blâme pour avoir agi suivant la justice, les règlements des chambres de commerce, et les précédents anglais dans des cas de même nature.

Cela règle, je crois, l'aspect légal de la question, et je prétends que nos lois et les précédents me justifiaient parfaitement d'agir comme j'ai agi.

Mais examinons maintenant la conduite de M. Salmon et les expressions d'opinion qu'elle a provoquées. On y trouvera que j'avais parfaitement raison dans toutes les réponses que j'ai faites aux attaques dont j'étais l'objet à cette époque. Je veux lire le compte rendu de l'interview que j'ai donnée à ce sujet au "Star", le 6 octobre 1904. C'est intitulé "Le ministre de la Marine parle."

L'honorable M. Raymond Préfontaine, ministre de la Marine et des Pêcheries, a donné aujourd'hui au "Star" l'interview suivante ;

M. Salmon montre son manque de jugement et conséquemment son inaptitude à remplir son emploi au ministère de la Marine et des Pêcheries, lorsqu'il essaie bassement de faire croire qu'on a voulu intervenir dans l'exercice de ses attributions de commissaire des sinistres maritimes, ainsi que la chose apparaît clairement sur les documents, dont quelques sont confidentiels, qu'il a communiqués au public.

En le conseillant comme je l'ai fait, j'ai rempli avec impartialité mon devoir à l'égard des intérêts maritimes, et j'ai agi suivant des précédents nombreux dans les archives du ministère. J'ai fait ce qui se pratique devant toutes les cours du pays. Tous les jours devant ces cours on demande de recommencer une enquête et de suspendre jugement ; et l'on obtient ce que l'on demande si l'on montre que l'on a des raisons suffisantes.

L'accusation de favoritisme politique est ridicule, lorsque tout le monde sait que la majorité des directeurs de Compagnie de navigation Richelieu-Ontario sont conservateurs, de même que les avocats qu'elle avait dans ce procès. M. Salmon a injustement et avec rudesse refusé d'entendre de nouveaux et importants témoins qui l'auraient aidé à rendre justice entière. Quant à la démission, je l'attendais depuis quelque temps. Il me l'avait déjà offerte verbalement six mois auparavant; il savait qu'il ne pouvait pas rester au ministère de la Marine, et que je me proposais de me dispenser de lui dans l'intérêt du service; je retardais seulement pour lui permettre de terminer les affaires commencées.

Cela était absolument vrai. Le capitaine Salmon ne donnait pas satisfaction ; il y avait des plaintes sérieuses contre lui, et sans aller bien loin je puis citer justement un incident au sujet de l'un des officiers du "Cap-Breton". Ce que je vais lire n'est pas emprunté à un journal canadien, mais du "Scotsman", d'Edimbourg, qui parle comme suit de M. Salmon :

LA CORPORATION DE LA MARINE MARCHANDE AU SUJET DE SINISTRES MARITIMES AU CANADA.

La corporaton de la marine marchande s'occupe de nouveau de la manière dont sont conduites les enquêtes au sujet de sinistres maritimes au Canada. On se plaint que dans une enquête récente les capitaines et officiers d'un vaisseau ont été fort maltraités lorsqu'ils ont comparu comme témoins dans des enquêtes, et les décisions dans ces enquêtes n'ont pas toujours été conformes à la justice. La corporation de la marine marchande s'est occupée récemment de l'enquête qui a eu lieu au sujet de la collision entre les steamers "Canada" et "Cap-Breton". Dans son examen devant le commissaire-enquêteur, le premier officier du "Cap-Breton" a été soumis à un interrogatoire vexatoire par le président du tribunal, le capitaine Salmon, qui est le commissaire enquêteur des sinistres maritimes. L'officier du "Cap-Breton" avait donné une réponse que la corporation considère parfaitement juste, mais le capitaine Salmon, n'étant pas de cet avis, s'emporta et dit avec colère "qu'il était heureux pour l'officier qu'il n'eût pas eu d'accident auparavant, et que sa place était en prison.

S'étant bien assurée des faits, la corporation s'est mise en communication avec le ministre de la Marine et des Pêcheries du Canada au sujet de ce propos outrageant et injustifiable du capitaine Salmon auquel elle demande de faire des excuses à l'officier en chef du "Cap-Breton". Le ministre de la Marine a répondu que le capitaine Salmon avait démissionné com-

me commissaire enquêteur des sinistres maritimes, et que la lettre avait été mise dans les archives. On a appris plus tard que le tribunal d'enquête avait retiré au premier officier du " Cap-Breton " son certificat de capitaine, bien qu'il n'eût eu rien à faire dans la collision, et que cette suspension durerait jusqu'à ce qu'il eût passé un examen devant les examinateurs du gouvernement et prouvé qu'il connaissait les règles. La corporation a écrit de nouveau aux autorités canadiennes pour leur dire qu'elle trouvait étrange de voir un tribunal enlever le certificat d'un témoin, simplement à cause de la manière dont ce témoin avait répondu. Aucune cour n'avait ce droit, et la corporation avait confiance que cette décision serait annulée. Le ministre de la Marine et des Pêcheris a répondu à la corporation, la remerciant des renseignements qu'elle donnait sur la pratique suivie dans ces enquêtes au sujet de sinistres maritimes, et l'informant que l'on avait remis au premier officier du " Cap-Breton " son certificat de capitaine.

Le capitaine Salmon n'avait pas plus d'autorité sur cet homme que sur le roi lui-même, il n'avait pas le pouvoir de le suspendre de ses fonctions pendant plus de trois jours, et si le ministre de la Marine ne donnait pas avant l'expiration de ces trois jours avis d'une enquête formelle, le certificat devait être remis. Le capitaine Salmon ne savait pas cela. Il voulait absolument agir en qualité de juge dans une cour de justice et commit la faute que l'on sait. La décision du capitaine Salmon me rappelle une affaire à peu près semblable qui s'est passée dans mon comté natal devant un juge de paix qui avait condamné un témoin en place de l'accusé. Dans la province de Québec les juges de paix ont juridiction dans les contestations civiles jusqu'à $25. Pour être juge de paix il n'est pas nécessaire d'avoir étudié la loi, et ceux qui sont honorés de ces fonctions dans les campagnes, en connaissent quelquefois guère plus que leurs voisins.

Dans la cause dont je veux parler un boucher reclamait $10 d'un cultivateur pour de la viande qu'il lui avait vendue. Le cultivateur prétendait qu'il ne devait pas cette somme, et pour faire sa preuve le boucher amena comme témoin le domestique du cultivateur. Le domestique déclara qu'il savait que le cultivateur avait acheté de la viande du boucher, car il en avait mangé lui-même. Ah ! vous en avez mangé vous-même, dit le juge ; eh bien ! celui qui mange la viande la paie, et il rendit jugement contre le témoin pour la somme demandée. La cause fut portée devant une cour supérieure à Montréal, et il en coûta $200 aux parties pour faire casser la sentence du juge de paix.

Le capitaine Salmon a agi absolument de la même façon que ce juge de paix. Il a condamné cet officier et a annulé son certificat parce que dans son examen comme témoin il ne donnait pas des réponses qui plaisaient au capitaine Salmon. En agissant ainsi ce dernier a fait preuve de malice, d'injustice et d'incapacité impardonnable, et ainsi que je l'ai dit dans l'interview que j'ai lue, s'il n'avait pas donné sa démission, je l'aurais obligé à le faire, parce qu'il était absolument impropre à remplir les devoirs de sa charge. On a dit qu'il était retourné en Angleterre. Ce n'est pas tout à fait exact. Le capitaine Salmon ne peut pas aujourd'hui avoir d'emploi dans la marine aucune part. Dans le moment il est à New-York. Je n'en dirai pas plus long sur son compte. Les certificats qu'il avait annulés, comme ceux du premier officier du " Cap-Breton ", ont été remis en vigueur. Nous ne devons pas tenir ces marins sous le coup d'une suspension imméritée. Je répète donc que si le capitaine Salmon avait connu ses devoirs, s'il avait été au fait de la loi qu'il était chargé d'administrer, il n'aurait pas commis les fautes qu'il a commises. Je remercie l'honorable député de Saint-Antoine de m'avoir donné l'occasion de rétablir les faits dans cette affaire. Je ferai déposer aussi tôt que possible toutes les pièces demandées, dans quelques jours probablement, et je suis certain qu'elles confirmeront tout ce que je viens de dire.

M. MONK : Cette discussion fera certainement désirer aux membres de cette Chambre d'avoir ces pièces devant eux afin de juger par eux-mêmes le cas du capitatine Salmon. Je n'ai pas le plaisir de connaître personnellement ce fonctionnaire. Tout ce que j'en connais, sont les éloges que nous en a fait l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries lui-même, il y a deux ans, lorsqu'il faisait voter les crédits qui le concernaient. Il nous a dit alors que M. Salmon était éminemment qualifié pour remplir la charge qui lui avait été confiée.

M. PREFONTAINE : Je ne le connaissais pas alors.

M. MONK : Si mon honorable ami ne le connaissait pas, il n'aurait pas dû s'aventurer aussi loin. Mais l'honorable ministre fait aujourd'hui une distinction que n'a jamais été faite auparavant, et qu'il a négligé lui-même de faire lorsque l'opinion publique à Montréal et dans tout ce pays généralement était très agitée au sujet de l'action du ministère de la Marine et des Pêcheries, à l'égard du capitaine Salmon. J'ai entendu la lecture de l'interview que l'honorable ministre a donnée au " Star ", à cette époque, mais je n'y vois aucune part que le ministre prétende que le capitaine Salmon ne faisait que tenir une enquête préliminaire, ainsi qu'il l'appelle aujourd'hui. La question a été discutée longuement dans les journaux de Montréal à cette époque. Mon honorable ami se rappellera que l'on était très indigné de la manière dont le capitaine Salmon remplissait ses devoirs officiels. Personne n'a prétendu alors qu'il n'avait pas les attributions d'un véritable magistrat. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de doute à ce sujet. De fait,

le ministère de la Marine et des Pêcheries et mon honorable ami lui-même ne peuvent pas dire que le capitaine Salmon agissait en vertu de la loi des sinistres maritimes de 1901, ainsi qu'on le prétend aujourd'hui, car dans ce cas, comment le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries—et cela n'a pas été contredit—aurait-il pu dire que le capitaine Salmon remplissait les fonctions d'un juge ? Comment aurait-il pu vouloir le dissuader de rendre jugement, et de conférer, suivant le désir du ministre, avec M. Archer, afin de voir ce qu'il y avait à faire ? Jamais on n'a prétendu que le capitaine Salmon conduisait l'enquête en vertu de l'acte cité par mon honorable ami. Il y a deux sortes d'enquêtes : l'une préliminaire, et l'autre régulière ; c'est cette dernière qui a certainement été tenue dans ce cas-ci, en vertu d'un article que je citerai dans un instant. Mais quand même cette enquête aurait été tenue en vertu de l'article 4 de la loi concernant les sinistres maritimes de 1901, tel qu'amendé par celui de 1904, le ministre de la Marine et des Pêcheries ou les fonctionnaires de ce ministère n'avaient pas le droit d'intervenir dans l'exécution des devoirs du commissaire dans une enquête préliminaire. Prétendre que le ministre de la Marine et des Pêcheries a le droit d'ordonner au commissaire de suspendre l'enquête qu'on lui a ordonné de faire est absolument contraire à la lettre et à l'esprit de la loi des sinistres maritimes de 1901. Je n'ai aucun doute que les pièces prouveront que ce n'est pas en vertu de l'article 4, mais en vertu de l'article 8 de la loi qu'on a dit à M. Salmon de faire cette enquête. Voici cet article 8 tel qu'il a été amendé par le ch. 64, 3e an. Ed. VII, 1903 :

> Le ministre peut nommer tout officier du gouvernement du Canada, ou tout juge de la cour supérieure de la province de Québec ou tout juge d'un tribunal de comté, ou tout juge local en amirauté de la cour de l'Echiquier du Canada, ou tout magistrat stipendiaire, commissaire chargé de tenir des enquêtes formelles, et tel commissaire constituera à cette fin un tribunal.

Je ne crains pas d'être contredit lorsque j'affirme que c'est en vertu de cet article 8 que le capitaine Salmon a été autorisé à faire son enquête, et non pas en vertu de l'article 4 qui l'autorisait seulement à faire une enquête préliminaire et l'obligeant à faire rapport au ministre si une enquête formelle était nécessaire.

On n'a jamais soulevé devant le commissaire la question de ses pouvoirs. Tout le monde regardait l'enquête comme étant une enquête formelle, et le commissaire qui la présidait en étant considéré comme le juge. Toutes les parties intéressées ont comparu devant lui, et toutes les procédures ont été conduites suivant les règles prescrites par l'article 8. La prétention de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries que le fait qu'une poursuite avait été intentée devant la cour de vice-amirauté et s'y plaidait n'était pas une raison suffisante pour suspendre cette enquête. Le but de la poursuite devant la cour de vice-amirauté était d'établir les dommages qu'une compagnie de navigation devait payer à l'autre. Il s'y agissait simplement d'une réclamation de particuliers contre d'autres particuliers; ce tribunal n'avait pas à décider sur une question d'intérêt public. Mais le tribunal que présidait le capitaine Salmon est un tribunal d'intérêt public, créé par statut pour protéger la navigation, en faisant des enquêtes, suivant les règles de la science maritime, sur les causes des accidents, et ensuite faire rapport au ministère de la Marine. Prétendre que lorsque le commissaire a commencé une enquête sur les causes d'un accident, l'institution d'une poursuite en dommages-intérêts devant la cour de vice-amirauté justifie d'ordonner au commissaire de suspendre son enquête serait rendre cette loi absolument sans valeur. La prétention de mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries que dans toutes circonstances et en tout temps, le commissaire est soumis aux ordres que peut lui donner le ministère de la Marine et des Pêcheries me semble entièrement contraire à une interprétation sage et juste de la loi concernant les sinistres maritimes. Que ce fut une enquête préliminaire ou une enquête formelle en vertu de l'article 8, le commissaire n'avait pas à recevoir d'ordres du ministre de la Marine et des Pêcheries, et je suis certain qu'une lecture attentive des autorités qu'a citées mon honorable ami prouvera tout simplement que ce n'est qu'en des circonstances spéciales, comme par exemple la découverte de nouveaux témoins, que l'on peut ordonner au commissaire de reprendre ou rouvrir le cours de l'enquête. Les faits dans cette cause, tels que l'honorable député de la division de Saint-Antoine (M. Ames) les a racontés, et les documents qui seront produits, montreront j'en suis sûr que le ministre est allé plus loin que cela, et il s'est cru autorisé à interrompre l'enquête. Je crois qu'en agissant ainsi le ministre s'est arrogé des pouvoirs que la loi ne lui accorde pas, et cette Chambre ne devra pas se soustraire au devoir qui lui incombe de blâmer cette conduite.

M. R. FORGET (Charlevoix) : En prenant la parole pour la première fois dans cette enceinte parlementaire, Monsieur l'Orateur, je dois exprimer le regret que j'éprouve, en me voyant forcé de différer d'avis avec mes honorables collègues le député de Saint-Antoine (M. Ames) et le député de Jacques-Cartier (M. Monk). Le déplorable accident arrivé aux vapeurs " Cap-Breton " et " Canada " est un sinistre auquel j'ai pris un profond intérêt et, ainsi que j'en avais le devoir, j'ai suivi de fort près, pas à pas, les procédures instituées à ce sujet. Dans la mesure où j'ai pu me former une opinion sur la question, je dois déclarer qu'à

mon avis, l'attitude adoptée par le ministre de la Marine et des Pêcheries a été marquée au coin de la légalité et de la justice, et qu'il a fait preuve d'impartialité envers les deux parties intéressées. En affirmant que l'attitude prise par le ministre a été marquée au coin de la légalité, je ne prétends nullement me poser ici en juriste, mais je me base sur l'avis formulé par d'éminents avocats, non seulement par M. Archer, qui était notre avocat dans cette affaire, mais encore par ceux qui lui étaient adjoints, à titre de conseil, MM. Pentland et Wm. Cook, de Québec, ainsi que M. Angers, non pas M. Angers, mon prédécesseur dans cette Chambre, mais l'honorable M. Réal Angers. Et je ne crains pas d'affirmer que MM. Pentland, Cook et Angers sont reconnus par tout le pays comme les plus hautes lumières du barreau canadien en fait de droit maritime. Cet accident s'est produit vers la fin de juin, l'année dernière. Quelques semaines plus tard, le commissaire nommé sous l'empire de la loi des naufrages tînt une enquête. La Compagnie de navigation de Richelieu-Ontario décida de ne pas participer à cette enquête, vu qu'il nous était impossible de faire comparaître tous les témoins dont nous avions besoin. Nous intentâmes une action devant la cour de vice-amirauté, dans la ville de Québec ; et au cours des débats judiciaires dans cette affaire, le capitaine Salmon, à ma connaissance personnelle, descendit dans le corridor du palais de justice à Québec et là menaça nos avocats de prononcer son jugement ce matin-là même, et il proféra cette menace en présence des témoins des deux parties intéressées qui se trouvaient dans le corridor. En face d'une situation si insolite, je crus devoir, à titre de représentant de la Compagnie de navigation Richelieu-Ontario, convoquer nos avocats pour leur demander quelles mesures il fallait prendre, afin de faire face à la situation ; car, sans doute, c'était l'intention du capitaine Salmon d'inspirer des préventions à tous ces témoins. Après avoir prié sans succès le capitaine Salmon de surseoir à son jugement, l'honorable M. Angers conseilla à notre avocat, M. Archer, comme dernière ressource, de se rendre auprès du ministre de la Marine et des Pêcheries, comme il en avait parfaitement le droit, et de le prier de demander au capitaine de temporiser.

L honorable ministre se trouvait alors de passage à l'hôtel Frontenac ; cette demande était parfaitement légitime, et en y acquiesçant, il n'a fait que rendre justice aux deux parties. Depuis que cette enquête a eu lieu devant le capitaine Salmon, enquête ex-parte à laquelle la Compagnie Richelieu n'était pas représentée, la cour de vice-amirauté a rendu son jugement. On prétend qu'il s'agit tout simplement ici d'un procès civil. Mais, à coup sûr, si la Compagnie Richelieu, ou toute autre partie intéressée, est tenue responsable civilement des dommages, elle doit être tenue également responsable, au point de vue criminel, des pertes de vies résultant de cet accident. Une des raisons qui nous ont porté à croire que le capitaine Salmon n'était pas apte à remplir la charge qu'il détenait, c'est qu'il n'était pas même versé dans la loi locale régissant le port de Sorel. Ce port est régi par une loi, mais elle ne définit point les limites de ce port, de façon à ce qu'il soit possible de connaître l'étendue du territoire auquel elle s'applique. Voilà pourquoi nous avons récusé la juridiction du tribunal présidé par le capitaine Salmon. Il ne s'agit pas ici de politique, et je me crois parfaitement autorisé à différer d'avis avec mon honorable collègue (M. Ames), à expliquer franchement cette divergence d'opinion et à déclarer qu'à mon avis, le ministre de la Marine et de Pêcheries a fait preuve de justice et d'impartialité envers les deux parties intéressées dans cette affaire.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud): J'ignore ce que les considérations de justice entre les parties intéressées demandaient ; mais quant à l'attitude du ministre de la Marine et des Pêcheries dans cette affaire, il ne saurait exister de divergence d'opinion dans cette Chambre. Le ministre déclare qu'il est bien aise que le député de Saint-Antoine de Montréal (M. Ames), ait saisi la Chambre de cette question, puisque cela a mis le ministre en lieu de faire briller dans tout leur éclat son innocence et celle du ministère qu'il dirige, à l'égard de cette affaire. Il s'est bien gardé de nous dire toutefois, s'il s'agissait alors d'une enquête préliminaire ou d'une enquête régulière. Il aurait pu nous éclairer à ce sujet, en faisant le dépôt du texte des instructions données au fonctionnaire qui a fait l'enquête en question. Il n'a pas déposé ce document sur le bureau de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Le dépôt de ces documents n'a pas encore été ordonné.

M. HAGGART : Le ministre, au cours de la harangue qu'il a prononcée à l'appui de l'attitude qu'il a prise dans cette affaire, nous a dit qu'il avait tous les documents sous les yeux. Et cependant, il n'a pas cité les instructions en question, afin d'établir la nature de l'enquête et afin de constater s'il s'agit d'une enquête préliminaire ou bien d'une enquête régulière. Du reste, la Chambre n'a pas à se prononcer sur le fond même du litige, mais bien sur l'ingérence du ministre dans les attributions d'un fonctionnaire, qu'il soit juge ou non, autorisé législativement à faire enquête sur un accident. Comme l'a fait observer le député de Jacques-Cartier (M. Monk) en s'appuyant sur la déclaration du ministre lui-même, peu importe qu'il s'agisse ici d'une enquête préliminaire ou d'une enquête régulière. De quel droit le ministre ou le sous-ministre sont-ils intervenus ou se sont-ils permis d'ouvrir un avis sur la preuve à établir ? La loi définit bien clairement les devoirs et les attributions du fonction-

naire ayant mission de faire l'enquête préliminaire en pareille circonstance.

Faire l'inspection du navire ; descendre sur les lieux, comme la loi l'autorise à le faire ; assigner les témoins et les assermenter ; examiner les documents ; allouer les frais des témoins et infliger des peines à ceux qui refusent de rendre témoignage : voilà ses attributions définies par la loi. Il est tenu de transmettre un rapport sur l'enquête, accompagné de tels extraits de la preuve qu'il juge bon. Ainsi, quand bien même il ne se fût agi que d'une enquête préliminaire, le commissaire avait le devoir d'enquêter et de transmettre son rapport au ministre. Conçoit-on qu'un ministre, au cours de l'enquête, suggère de soumettre quelque autre preuve ou que le fonctionnaire ne transmette pas de rapport sur l'affaire ? Pourquoi le ministre ne nous dit-il point s'il s'agit d'une enquête préliminaire ou d'une enquête régulière, afin de dissiper par là tout doute ? Le député de Jacques-Cartier affirme qu'il est évident qu'il n'a pas été soulevé le moindre doute, devant le tribunal, sur la nature de cette enquête régulière. Pour cette enquête, la loi statue sur les devoirs du commissaire-enquêteur, et il ressort de la simple lecture du statut que le renvoi de cette affaire à ce tribunal équivaut à la soumettre à une cour de justice, pour enquête. Le ministre déclare que, s'il s'agit d'une enquête préliminaire, la peine que le commissaire-enquêteur peut infliger se borne à la suspension des employés pour trois jours, en attendant qu'il soit décidé s'il sera tenu une enquête officielle. Si c'est là tout ce qui résulte de cette enquête, ni le ministre, ni le sous-ministre n'étaient en lieu d'intervenir dans l'affaire. Quant au fond même de l'affaire, je ne suis nullement en mesure de me prononcer et de dire si la décison du capitaine Salmon est bien ou mal fondée. Il est, toutefois, une chose évidente et indéniable; c'est que le ministre ou le sous-ministre s'est immiscé dans une enquête ordonnée par la loi. Le ministre cherche à s'innocenter en citant des témoignages tendant à établir que le commissaire n'avait pas les aptitudes voulues pour remplir la charge qu'on lui avait conflée. Et c'est pourtant le ministre lui-même qui lui a conflé cette charge. Ce commissaire était l'homme de son choix.

Quels arguments et quelles preuves invoque-t-il, pour se justifier d'avoir démis ce fonctionnaire ? Il s'appuie sur des lettres qui lui ont été fournies après la démission même de cet officier. Puis, quelle petitesse d'esprit chez un ministre d'Etat, de venir insinuer que cet officier, qui sans doute a cru obéir à la voix du devoir en rendant cette décision, en est réduit à errer aujourd'hui par les rues de New-York. Et ces paroles du ministre ont provoqué l'hilarité chez les partisans. Quel est l'enseignement qui se dégage fatalement de pareil incident. C'est un avertissement donné à tous les fonctionnaires du ministère qui auront plus tard le devoir d'enquêter. N'ayez pas la témérité de chercher à faire preuve d'indépendance dans les décisions que vous donnerez ; car advenant que le ministre diffère d'opinion avec vous, la conséquence sera que vous serez jetés sur le pavé et forcés d'errer par les rues de New-York.

M. AMES : A titre de motionnaire, je crois être autorisé de dire un mot de réplique, avant la clôture du débat. Il semble exister de graves doutes dans l'esprit du ministre et de la Chambre sur la question de savoir s'il s'agit ici d'une enquête préliminaire ou d'une enquête régulière. Le capitaine Salmon était sans doute convaincu qu'il s'agissait d'une enquête régulière ; car si j'ai bien compris les paroles du ministre, il affirme que s'il se fût agi d'une enquête préliminaire, le maximum de la peine que le commissaire eût été autorisé à imposer aurait été la suspension du certificat pendant trois jours. Il suffit de lire son rapport pour constater que le commissaire se croyait autorisé à appliquer une peine beaucoup plus sévère que la suspension du certificat durant trois jours. Les peines qu'il s'est permis d'infliger au cours d'une enquête régulière, prouvent qu'à son avis, l'enquête qu'il conduisait était bien régulière. Ainsi, il a assumé la responsabilité de suspendre le certificat de M. le capitaine Saint-Louis.

Je doute fort qu'il eût révoqué ce certificat, si, à son avis, l'enquête eût été tout simplement préliminaire. Il suspend encore, pour une période d'un an, le certificat de Peter Kane ; or, eût-il agi de la sorte, si à ses yeux, il se fût agi d'une enquête préliminaire ? Il suffit de parcourir tout le texte du jugement rendu par le capitaine Salmon pour se convaincre qu'il conduisait une enquête régulière. En cherchant à suivre le ministre à travers les éclaircissements qu'il nous a donnés, nous avons fait une observation ; c'est qu'il cueille des fleurs de chaque côté de la route ; du moment qu'une allusion, une observation quelconque semble venir à l'appui de sa thèse qui aboutit à l'enquête préliminaire, il se l'approprie ; et du moment qu'une observation tend à établir qu'il s'agit d'une enquête régulière, il la fait sienne également. Je serais fort curieux de savoir comment le ministère a découvert que le capitaine Salmon nourrissait des préventions contre l'une des parties. Le ministre affirme qu'il a compris que cette enquête allait aboutir à un déni de justice. Comment a-t-il découvert cela ? Monsieur l'Orateur, j'en conviens, si le ministre s'est convaincu, après le prononcé du jugement, qu'il y a eu déni de justice, il avait le droit d'infirmer la décision et faire remise des peines. Mais je prétends qu'au cours même de l'enquête, pendant que le juge se préparait à prononcer son jugement, le ministre n'avait pas le droit d'intervenir, sous le prétexte que le tribunal était prévenu contre l'une des parties intéressées. Je tiens aussi à faire observer

que les instructions données par le ministère au commissaire, si l'on en juge d'après celles données à son successeur, le capitaine Spain, sont très catégoriques. Il suffit de consulter le dernier rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, dont voici la teneur : " Que le ministre peut nommer un commissaire chargé de conduire des enquêtes régulières "; et voici les instructions données au capitaine Spain, instructions dont le texte est consigné dans le rapport du 6 décembre 1904 :

Mes instructions sont d'enquêter sur tout accident et de faire justice sommaire de toute négligence ou manque de jugement dont auraient fait preuve soit les pilotes soit les capitaines de navires, au cours de la navigation dans les eaux canadiennes.

" Enquêter sur tout accident et faire justice sommaire." Cela ne veut pas dire qu'il faille ajourner indéfiniment le prononcé des jugements. Le ministre a, de plus, jugé bon d'affirmer que le capitaine Salmon est tombé en disgrâce ; que c'est un homme désormais indigne de la confiance ou de remplir les fonctions de commissaire-enquêteur au Canada. Admettant que ce soit là l'opinion actuelle du ministre, il me fait peine de constater qu'il se soit si grandement trompé en confiant ce poste au capitaine Salmon. Voici ce qu'il disait le 9 d'octobre, 1903, à la Chambre, réunie en comité des subsides :

L'année dernière, nous avons inauguré un système: celu de tenir des enquêtes sur tout accident qui s'est produit. Les membres du comité se le rappellent sans doute, c'est à la demande expresse du conseil de l'agriculture en Angleterre que nous avons effectué cette réforme, afin de donner au service toute la valeur possible. Le capitaine Smith étant mort, nous lui avons donné pour successeur le capitaine Reginald Salmon, qui touche $2,000 d'appointements. Ce service est en voie de réorganisation complète, sous les ordres d'un fonctionnaire fort compétent, et nous voulons le rendre aussi efficace que possible. Le capitaine Salmon est un officier de la réserve navale royale, détenant le grade de lieutenant. Le capitaine Salmon est commissaire-enquêteur, sous l'empire du statut, et il lui est adjoint deux estimateurs-experts. Il ne nous a guère été facile d'obtenir les services d'un homme aussi compétent que le capitaine Salmon, moyennant un traitement de $2,000. Ce n'est qu'après forces tentatives faites au Canada et en Angleterre que nous avons réussi à nous assurer les services du capitaine Salmon. Il avait été employé au Canada aux relevés hydrographiques entrepris par le gouvernement anglais, et étant entré au service du Canada, il a accepté ce poste.

Le malheureux ! Il s'était mis au service du Canada, avant d'être édifié sur les agissements du ministère de la Marine et des Pêcheries.

Je me propose, en m'inspirant des lumières du capitaine Salmon, qui est un officier fort compétent, de faire étudier cette question à fond et d'établir des écoles de navigation aux principaux ports.

A coup sûr, le capitaine Salmon devait être un bien brave homme, quand le ministère lui a demandé son avis sur l'établissement d'écoles navales, et il nous fait peine de constater aujourd'hui que le pays ne bénéficiera plus désormais de ses services.

COMMISSION DES CHEMINS A BARRIERES DE MONTREAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je demande :

1. Le montant dû actuellement au gouvernement fédéral par la commission des chemins à barrières de Montréal (a) à compte du capital, (b) pour arrérages d'intérêts ;

2. Les montants perçus à chaque barrière de péage appartenant à ladite commission pendant l'année civile 1904;

3. Les noms de toutes les personnes qui ont obtenu une commutation de péage et le chiffre payé dans chaque cas pour cette commutaton ;

4. Les montants dépensés sur chaque section ou division de chemins sous la direction de la commission pendant l'année 1904, et les entreprises pendant l'année, ainsi que le nom de l'entrepreneur, la date et le montant de chaque entreprise;

5. Les montants dépensés pendant ladite année à chaque barrière pour salaire des gardiens de jour et de nuit, et toutes autres dépenses effectuées pour chaque barrière de péage ;

6. Les noms de toutes les personnes qui ont eu des permis de circulation gratuite sur les chemins administrés par ladite commission au cours de ladite année ;

7. Les dépenses de la commission pendant l'année en question pour loyer et salaires de ses bureaux, ansi que le nom et le salaire de chaque employé;

8. La dette actuelle détaillée de la commission en dehors des obligations dues au gouvernement du Canada.

Je désire y ajouter le paragraphe que voici :

9. Les montants perçus d'année en année, depuis 1896, des municipalités, sous l'empire d'une convention spéciale effectuée à cet égard, comme leur part de la dette garantie de la commission des chemins à barrière.

J'ai l'intention de proposer plus tard, au cours de la session, une motion au sujet de cette question. Le seul objectif de la présente motion est d'obtenir, à aussi bref délai que possible, les renseignements voulus. A différentes reprises, au cours des deux dernières législatures, j'ai saisi la Chambre d'une motion similaire, et je prierais le ministère des Finances de transmettre l'ordre de la Chambre à la commission des chemins à barrière de Montréal, et d'obtenir le rapport transmettant ces renseignements. La compilation des données que demande cette motion peut facilement se faire en deux ou trois heures. Je prie le ministre des Douanes (M. Paterson) qui, si je ne me trompe, est le ministre intérimaire des Finances, de vouloir bien veiller à ce que l'ordre de la Chambre soit transmis à Montréal aussitôt que possible, afin que ce rapport nous soit soumis à bref délai, et que je sois en mesure de faire d'autres démarches. C'est mon in-

tention de présenter sous une autre forme, à la Chambre, la question des barrières de péage sur les principales artères rayonnant autour de la ville de Montréal, et je désire soumettre au Gouvernement une proposition qui ralliera, je m'en flatte, l'approbation de eous ceux qui sont intéressés dans le développement des routes dans le voisinage de Montréal. Il est impossible de saisir la Chambre de cette affaire et de débattre mûrement la question, à moins d'avoir sous les yeux tous les renseignements demandés par cette motion.

Sir WILFRID LAURIER : Rien ne s'oppose à l'adoption de la motion ; mais au sujet du dernier alinéa que vient d'ajouter à la motion l'honorable député, l'impression m'est restée que ce renseignement a déjà été soumis à la Chambre, en partie du moins.

M. MONK : Non.

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce que ce renseignement n'a pas déjà été déposé ?

M. MONK : Non, le renseignement demandé par le paragraphe 9 n'a jamais été soumis.

Sir WILFRID LAURIER : Adopté.

On adopte la motion.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Relevé de tous les deniers dépensés par le gouvernement pour le port et le brise-lames de Toronto, chaque année depuis 1880 jusqu'à 1904 inclusivement, et de tous les travaux particuliers pour lesquels ces derniers ont été dépensés, spécifiant les montants dépensés pour dragage, brise-lames, jetées, caissons, pilotis, etc.

Etat donnant (1) les noms de tous les agents commerciaux du Canada; (2) le lieu où ils sont employés; (3) leur domicile antérieur, profession et aptitudes; (4) le chiffre du traitement de chacun; (4) le chiffre des autres dépenses en rapport avec leur emploi; (6) la classe de produits qu'ils sont chargés de placer sur les marchés ; (7) leru manière de procéder dans les divers endroits où ils se trouvent ; et (8) les résultats pratiques ou autres qu'ils ont obtenus. —M. A. Martin.

Etat donnant les noms de tous les agents, commis et employés sur la feuille de paye du bureau des commissaires des chemins de fer du Canada à a date du 1er janvier 1905, et le chiffre des appointements de chacun d'eux.—M. Perley.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. F. D. MONK : Monsieur l'Orateur, Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je désirerais proposer au président du comité des comptes publics (M. McIsaac) de convoquer ce comité aussitôt que possible. La première séance est, d'ordinaire, consacrée à l'émission d'ordres relatifs aux témoins et aux documents, et comme nous avons une quantité suffisante du rapport de l'auditeur général pour aborder la besogne du comité, il importerait de tenir aussitôt que possible ce qui est en réalité la séance préliminaire.

M. McISAAC : Comme c'est la première fois qu'on appelle mon attention sur la question, je convoquerai le comité en séance aussitôt que possible.

RAPPORT DU MINISTERE DE L'INTERIEUR—REUNION DU COMITE DE L'AGRICULTURE.

M. W. WILSON : Je désire savoir si le rapport du ministère de l'Intérieur sera bientôt distribué, et quand aura lieu la réunion du comité de l'agriculture. Ce comité a une forte besogne à expédier, et s'il ne se met bientôt à l'œuvre, ce retard influera considérablement sur la réunion des autres comités, vu que plusieurs membres du comité de l'agriculture font aussi partie des divers comités.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député (M. N. Wilson) désire savoir quand aura lieu le dépôt du rapport du ministère de l'Intérieur. Je regrette, pour le moment, d'être dans l'impuissance de lui donner ce renseignement. Pour le moment et depuis quelque temps déjà, paraît-il, l'imprimerie nationale travaille surtout à l'impression du rapport de l'auditeur général. J'irai aux renseignements à l'égard de l'information que demande l'honorable député et je tâcherai de gratifier sa légitime curiosité, plus tard. Je ne doute nullement que le comité de l'agriculture ne soit convoqué à très bref délai.

COMMISSION DITE DES TRANSPORTS.

M. FOSTER : Hier même, le très honorable premier ministre nous a dit qu'il nous donnerait, plus tard, le renseignement demandé au sujet de la commission dite des transports. Est-il en mesure de nous communiquer aujourd'hui ce renseignement ?

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de le dire, ce renseignement me manque.

ADMIS A LA DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 11) relatif à la Compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Colombie.—M. Galliher.

Le bill (n° 12) relatif à la Compagnie électrique d'Ottawa.—M. Galliher.

Le bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec.—M. Gauvreau.

M. FOSTER : Ces projets fourniront sans doute suffisamment de besogne au comité des chemins de fer, et il serait préférable d'ajourner la délibération des autres projets de loi jusqu'au jour où la Chambre pourra en aborder l'examen.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Douanes—Traitements et dépenses imprévues, bureaux de douanes, $1,214,865.

L'honorable M. PATERSON (ministre des Douanes) : L'étude du premier sous-article est à peu près terminé, n'est-ce pas ?

M. FOSTER : Si je ne me trompe, le ministre en est rendu à la liste des augmentations en Nouvelle-Ecosse.

M. PATERSON : Je crois avoir donné le montant brut de l'accroissement. En Nouvelle-Ecosse, il atteint le chiffre de $2,210. Sur ces 37 articles portant augmentation, 24 se rattachent à Halifax, un à Annapolis, à Canso et à Digby respectivement, deux à Lunenburg, quatre à Sydney-nord, un à Pictou et à Port-Hawkesbury respectivement et deux à Sydney.

M. FOSTER : De quelle nature sont les augmentations à Halifax?

M. PATERSON : Elles oscillent, dans une large mesure, entre $550 et $600. Ces relèvements de traitements sont basés sur le système adopté pour les postes importants, système qui consiste à relever les appointements des employés le plus faiblement rémunérés.

Appointements et frais de route des inspecteurs des ports et autres fonctionnaires attachés aux services de l'inspection et de répression de la contrebande (gardes-côtes), y compris les appointements et frais afférents au conseil des douanes et à la compilation des relevés statistiques des importations et exportations, $189,200.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien nous expliquer brièvement ce système d'inspection ?

M. PATERSON : L'inspection est confiée à des fonctionnaires dûment nommés dans ce but, dont un pour le Nouveau-Brunswick et l'île du Prince-Edouard, deux pour la Nouvelle-Ecosse, deux pour Québec, cinq pour Ontario, un pour la Colombie-Anglaise, un pour le Manitoba et le Nord-Ouest, puis les percepteurs des douanes à Dawson, dont la juridiction à titre d'inspecteur s'étend au pas du Cheval Blanc. Leurs devoirs les tiennent occupés sans relâche à l'inspection des bureaux, à l'examen des travaux des commis aux écritures, bref, à tout ce qui se rattache à l'expédition du service.

Ils font rapport au commissaire des Douanes quant aux conditions de chaque port. Si quelque irrégularité est signalée, le commissaire, bien entendu, doit s'en enquérir, j'en suis averti, et l'affaire est réglée. L'inspection est maintenant passablement complète. Antérieurement à 1896, par suite de la maladie de certains des inspecteurs, quelques bureaux n'avaient pu être inspectés pendant trois ou quatre ans, et il se produisit des irrégularités ; mais en 1896, du temps de l'ancien Gouvernement, M. McKay fut nommé ; depuis M. Boultbee est mort et a été remplacé. Je puis dire sans crainte de me tromper qu'aujourd'hui chaque port est inspecté au moins une fois par année.

M. FOSTER : Quels sont les membres du bureau d'inspection ou du personnel des inspecteurs qui résident à Ottawa ?

M. PATERSON : Aucun de ceux dont j'ai parlé, c'est-à-dire aucun des membres du personnel d'inspection, ne réside à Ottawa. Il existe un bureau appelé le conseil des douanes, mais il y a treize employés sous la direction de M. McMichael, dont les quartiers généraux sont à Toronto.

M. FOSTER : M. McMichael est-il un des inspecteurs d'Ontario ou est-il chef ?

M. PATERSON : Il est l'inspecteur en chef.

M. FOSTER : Et il est chargé de la direction des autres inspecteurs?

M. PATERSON : Oui, il est le chef et a la direction des autres.

M. FOSTER : Les rapports des autres lui sont-ils adressés?

M. PATERSON : Oui, ils sont tous transmis par son entremise.

M. FOSTER : Que fait-il au sujet de ces rapports ? En fait-il l'examen à fond ?

M. PATERSON : Oui, il en fait l'examen, en fait rapport et les transmet au commissaire.

M. FOSTER : Je voudrais être mis au courant du *modus operandi*. Lorsque M. McMichael a reçu les rapports des inspecteurs, que peut-il en faire ? Est-il autorisé à agir lui-même dans certains cas ; y a-t-il un laps de temps déterminé pour qu'il fasse rapport au commissaire, ou se borne-t-il simplement à faire rapport et à transmettre au commissaire les rapports de ses inspecteurs ? Je désire m'assurer si ces rapports sont interceptés, en chemin, ou parviennent-ils tous au commissaire, accompagnés des notes et commentaires de l'inspecteur en chef?

M. PATERSON : Oui, ils parviennent tous au commissaire ici qui en dispose finalement. M. McMichael n'agit pas de lui-même, mais il signale les faits qu'il juge à propos de signaler à l'attention du commissaire. Quant au commissaire il est tenu d'agir.

M. FOSTER : Le commissaire est-il seul à agir, sous l'autorité du ministre naturellement, ou avez-vous ici une commission qui l'assiste de quelque manière ?

M. PATERSON : Il n'y a pas de commission pour l'assister dans les cas de cette nature ; car ces inspecteurs préparent la besogne, et il ne reste plus qu'à décider s'il est à propos de faire ou non des perquisitions. Si un employé se trouvait à court dans ses recettes, comme il arrive parfois, il nous fau-

drait prendre une mesure qui nous est désagréable et forcer cet employé à démissionner. Depuis que je suis devenu ministre nous avons changé la pratique. Autrefois nous acceptions des cautionnements personnels ; mais aujourd'hui tout se fait par l'entremise de sociétés de garantie; de telle sorte que s'il se produit un déficit nous n'avons qu'à aviser la société intéressée, sans plus nous mêler de l'affaire. La société est tenue de rembourser la somme.

M. W. J. ROCHE : Comment les sous-percepteurs sont-ils payés, par salaire ou par commission? S'ils sont à appointements fixes, ces appointements sont-ils déterminés suivant une règle uniforme?

M. PATERSON : Ils sont à appointements fixes, dans tous les cas, je pense. Cependant à certains endroits de peu d'importance, où il n'existe pas de bureau de douane, nous donnons au directeur de poste, pour la commodité des gens, l'autorisation de percevoir de faibles sommes, et nous leur allouons 10 pour 100 de commission.

M. W. J. ROCHE : Il s'est présenté des cas où des marchandises ont été transportées à la sous-agence et où un homme de l'endroit a été employé en qualité d'agent du propriétaire des marchandises et a exigé un certain honoraire. Puis le sous-percepteur, en faisant la déclaration du montant des droits que l'individu avait à payer, a compris dans ce montant la taxe imposée par l'agent. J'ai vu de mes propres yeux un compte présenté par un sous-percepteur à Neepawa, dans lequel un honoraire de 50 cents figurait comme commission de l'agent sur un article sur lequel il avait été payé pour $4.00 de droit. Il me semble que cela n'entre pas du tout dans les devoirs d'un percepteur.

M. PATERSON : En effet, cela n'y entre nullement. Les courtiers de douane ont bien le droit de s'interposer ; mais nous ne les reconnaissons aucunement. Ils ne sont pas les agents du gouvernement. S'ils réclament des honoraires, ce n'est pas notre devoir d'en faire la perception pour eux.

M. W. J. ROCHE : Ce particulier ne pouvait obtenir la livraison des marchandises sans avoir payé la commission à cet agent. Le sous-percepteur n'a pas le droit de se constituer agent pour la perception des honoraires du courtier.

M. PATERSON : Assurément non. Nous avons eu l'occasion de faire observer que si les gens font ces versements, ce n'est aucunement à la demande du département des Douanes.

M. W. J. ROCHE : Il s'est produit un autre incident dans le même bureau à ma connaissance. Un particulier ayant reçu des articles de ménage à provenance de la Grande-Bretagne était désireux de les dégager sur-le-champ, mais était hors d'état de produire sa facture certifiée qui lui aurait permis d'avoir le bénéfice du tarif différentiel. Il s'enquit auprès du sous-percepteur des Douanes si, en payant le plein montant des droits, il aurait droit plus tard à une détaxe, sur production de la facture certifiée. Le sous-percepteur lui répondit : " Non, certainement pas."

M. PATERSON : Il se méprenait tout simplement ; car c'est là ce que nous faisons. Si un individu se présente à nous avec une facture irrégulièrement certifiée, nos règlements prescrivent, et nos employés en sont informés, que les marchandises auront à payer le plein montant des droits du tarif général, mais que leur propriétaire aura droit à une détaxe lorsque la facture régulière sera produite.

M. W. J. ROCHE : Et aucun délai n'est fixé ?

M. PATERSON : Aucun délai n'est fixé, si ce n'est qu'on ne saurait excéder les trois ans.

M. BENNETT : Y a-t-il un âge auquel l'honorable ministre juge qu'il est juste et convenable de mettre à la retraite ses employés du service extérieur ?

M. PATERSON : Aux termes de la loi générale des pensions, un fonctionnaire âgé de plus de soixante ans peut être mis à la retraite, comme le sait l'honorable député. Nous avons beaucoup d'employés de cet âge qui sont en mesure d'exécuter leur travail et qui ne désirent pas être mis à la retraite.

M. BENNETT : Le ministre voudra-t-il dire si l'on étudie en ce moment l'à-propos de la mise à la retraite de M. George Watson, percepteur des douanes à Collingwood, et qui est âgé de 77 ans ?

M. PATERSON : Je ne sache pas qu'il l'ait demandée.

M. BENNETT : Il a été plus de quarante ans dans l'administration. Le ministre se rappelle-t-il ou non qu'il ait demandé sa retraite ?

M. PATERSON : Le comptable n'en sait rien.

M. BENNETT : Le comptable pourrait bien n'en rien savoir. Je m'informe si le ministre en sait quelque chose.

M. PATERSON : Je n'en sais rien.

M. BENNETT : Le ministre n'étudie pas en ce moment la question de la mise à la retraite de cet employé non plus que celle de la nomination de son successeur?

M. PATERSON : Non, pas en ce moment, si je m'en souviens bien. Est-on d'opinion qu'il n'est pas en mesure de remplir ses fonctions ?

M. BENNETT : Non ; mais vers le temps de l'élection on pensait qu'il serait très à propos de le mettre à la retraite en raison

du zèle très grand déployé en faveur du Gouvernement par un particulier qui devait recueillir sa succession. Le ministre n'en a jamais entendu parler?

M. PATERSON : Jamais.

M. BENNETT : Je pense qu'il en entendra bientôt parler.

M. PATERSON : C'est assurément un âge auquel un employé serait excusable de demander sa mise à la retraite.

M. BENNETT : Je le pense ; et vu les services rendus par cet autre particulier il serait très à propos, à mon avis, de lui donner cette place.

M. PATERSON : Mais je ne sais pas quel est cet autre particulier.

M. ARMSTRONG : Le ministre voudra-t-il me dire comment se fait le paiement des heures supplémentaires. Au port de Sarnia, je vois qu'il a été payé pour heures supplémentaires, dans le cours de l'année passée, $2,786 distribués entre nombre de personnes. Comment fait-on le calcul du temps?

M. PATERSON : Ils sont payés tant de l'heure. Jusqu'à il y a deux ans une forte proportion de cette somme était payée par une compagnie de transport. Or le département et la Chambre jugèrent que puisque les droits étaient perçus par nos employés, il n'était que juste que ces employés fussent payés par nous. Nous avons donc pris à notre charge le paiement de toutes ces heures supplémentaires, et nous n'en faisons plus payer aucune partie par les compagnies de transport. Toutefois, si les compagnies de transport requièrent les services de nos employés le dimanche, ce qui arrive assez rarement, ce n'est pas nous qui les payons alors, ce sont les compagnies de transport. L'honorable député a-t-il demandé comment se faisait la répartition entre les divers employés?

M. ARMSTRONG : Je voudrais savoir comment vous tenez compte des heures supplémentaires de travail fournies par les divers employés.

M. PATERSON : Ils doivent fournir tel nombre d'heures, et le percepteur doit en donner l'attestation. Ce travail supplémentaire doit se faire avant huit heures du matin ou après six heures du soir ; et il est nécessaire de déclarer dans chaque cas le nombre d'heures supplémentaires données. Le percepteur doit viser le compte, et ils reçoivent 25 cents de l'heure.

M. FOSTER : En ce qui regarde les dépenses des inspecteurs, quelle est la règle suivie?

M. PATERSON : Nous leur payons leurs déboursés pour frais de voyage ainsi que leurs dépenses courantes raisonnables appuyées de pièces justificatives.

M. DANIEL : Combien de navires gardes-côtes le ministre emploie-t-il?

M. PATERSON : Il n'y en a réellement qu'un d'employé par nous. Sur les côtes de l'île du Cap-Breton, nous nous servons, en été, d'un bateau appelé le "Gladiator". Nous avons beaucoup de gardes-côtes, mais ils relèvent du département de la Marine et des Pêcheries.

M. DANIEL : De quelle autorité relèvent-ils, de la Douane ou de la Marine ?

M. PATERSON : Les employés relèvent entièrement de mon département ; ils sont sous les ordres de M. Jones. Les réparations sont faites par l'entremise du département de la Marine, mais c'est nous qui en soldons les frais.

M. FOSTER : Quelles sont les fonctions du conseil des douanes ?

M. PATERSON : Il décide les questions qui ne sont pas très nettement définies dans la loi. Par exemple, il décide si un certain article doit être classé parmi les lainages ou les cotonnades. Il a des réunions périodiques où sont réglées les diverses questions soumises à la commission. Une fois qu'une décision de ce corps a été approuvée par le ministre des Douanes, il y appose sa signature et elle se trouve dès lors revêtue de l'autorité de la loi, sauf appel à l'Exécutif.

M. FOSTER : Les employés du bureau des statistiques sont-ils tous à Ottawa ?

M. PATERSON : Oui, 57. Ils ne sont pas tous nouvellement nommés. Sous l'ancien régime ils étaient fixés à Montréal et autres ports. Ils préparent des rapports mensuels qui fournissent des renseignements aussi complets qu'on peut en trouver dans les tableaux de la navigation et du commerce.

M. FOSTER : Le travail exécuté jadis dans nos ports par ceux de ces employés qui ont été transférés à Ottawa n'est plus exécuté dans ces ports ?

M. PATERSON : Non, il est exécuté ici.

M. FOSTER : Mais toutes les données nécessaires à l'exécution de ce travail sont transmises de ces ports ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Cela n'ajoute pas beaucoup au travail à faire dans ces ports ? Le ministre n'a pas doublé le nombre des employés, n'a pas nommé de commis pour remplir les vacances créées par le transfert de ces employés du service de la statistique à Ottawa ?

M. PATERSON : Dans les centres importants où il y avait des commis employés exclusivement à la préparation de ces relevés, nous n'avons pas remplacé ceux que nous déplacions ainsi. Mais dans les centres beaucoup plus petits, comme Guelph ou

Brantford, où les employés étaient occupés en partie à ce travail et en partie à quelque autre, il ne nous a pas été possible de réduire le personnel à la suite du déplacement de cet employé. Mais l'augmentation des affaires a généralement légitimé le maintien du personnel au chiffre antérieur.

M. HENDERSON : Le ministre voudra-t-il nous dire si le commerce apprécie réellement ces rapports mensuels. Je suis d'opinion qu'ils ne sont pas en grande demande. Toutefois, ces rapports seraient beaucoup plus intéressants, pour moi du moins, qui fais une étude des tableaux de la navigation et du commerce, s'ils renfermaient une colonne de plus indiquant le montant des sommes perçues. Il se peut que ces rapports nous coûtent plus qu'ils ne valent, mais si nous devons en continuer la publication je proposerais qu'ils fussent la reproduction exacte des tableaux de la navigation et du commerce.

M. FOSTER : Le ministre est-il en mesure de nous dire ce que coûte la publication de ces rapports mensuels ?

M. PATERSON : Cette dépense ne se trouve pas distinguée de nos autres frais d'impression.

M. FOSTER : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous procurer ce renseignement ? J'avoue qu'à première vue la publication de ces rapports mensuels fait un bon effet ; mais comme l'a dit mon honorable ami de Halton (M. Henderson), il se peut que leur utilité ne soit pas assez grande pour légitimer les frais de publication et de distribution. J'espère que le ministre sera en mesure de nous dire à une séance prochaine quel est le tirage mensuel ordinaire de cette publication et à peu près ce qu'elle peut coûter.

M. PATERSON : La publication de ces rapports mensuels a été entreprise à la prière de l'Association des industries. Il se peut qu'un marchand ordinaire n'y attache que peu de valeur. Mais tout exportateur de fait ou en perspective les trouvera utiles. Au reste, une grande partie de ce travail s'impose déjà à nous en vue de la préparation du rapport annuel et il ne faut pas perdre de vue que les statistiques, pour avoir de la valeur, doivent être de date récente. Sous l'ancien régime, nous étions hors d'état de publier les statistiques douanières de l'exercice financier clos le 30 juin avant le mois de février ou le mois de mars suivant, époque à laquelle ces chiffres n'avaient plus guère d'intérêt. Aujourd'hui nous publions ces chiffres lorsqu'ils sont encore pleins d'actualité et susceptibles de stimuler et de faciliter les échanges. Il se peut qu'un petit nombre seulement de négociants dans le pays y souscrive ou s'y intéresse. Mais le volume des affaires que la publication de ces rapports favorise est d'une grande importance.

M. BERGERON : Combien y a-t-il d'employés du département des Douanes dans le Yukon ? Je crois qu'il y a un crédit de $42,000 pour cette fin.

M. PATERSON : Il y en a 12 à Dawson et 11 à White-Horse, au poste secondaire.

M. BERGERON : Cette somme comprend les appointements de tous les employés?

M. PATERSON : Les appointements et les dépenses.

M. BERGERON : Quelle a été la règle suivie par le département des Douanes en ce qui regarde les frais d'existence?

M. PATERSON : On a jugé préférable de leur payer des appointements et une allocation de subsistance, de telle sorte que si les frais d'existence diminuaient, il serait possible de réduire la somme, que nous leur payons sans toucher au chiffre de leurs appointements. Jadis nous leur payions $150 par mois d'allocations. Aujourd'hui nous payons aux hommes mariés $1,500, et aux célibataires $1,000.

M. BERGERON : Je lis cet entrefilet dans le journal de ce soir, intitulé : " Ils devront faire venir leurs femmes." Il est ainsi conçu :

Il a été émis, hier, par l'administration, une ordonnance déclarant que $25 seraient retranchés de l'allocation mensuelle pour frais d'existence de tout homme marié dont la femme ne réside pas dans les limites du territoire.

J'en conclus que, depuis des années, des fonctionnaires ont retiré une allocation pour frais d'existence pour famille complète, bien que la femme et les enfants résidaient en dehors du territoire. Le département de l'Intérieur semble, enfin, avoir découvert ce qui en est.

M. PATERSON : L'employé qui supporte sa famille en un endroit tandis que lui réside en d'autres lieux ne doit pas, à mon avis, réaliser de gros bénéfices.

M. FOSTER : A-t-on jamais changé le chiffre de l'allocation depuis le jour où il fut fixé pour la première fois ?

M. PATERSON : Il était fixé à $1,800, et il est aujourd'hui de $1,500 pour les hommes mariés et de $1,000 pour les célibataires. Autrefois, il était de $1,800 pour tous sans distinction.

M. BERGERON : Je signale à l'attention de l'honorable ministre l'extrait suivant du " Free Press," d'Ottawa, de ce soir. Je me demande si cette affirmation est bien fondée :

Il a été émis, hier, par l'administration, une ordonnance déclarant que $25 seraient retranchés de l'allocation mensuelle pour frais d'existence de tout homme marié dont la femme ne réside pas dans les limites du territoire.

J'ai compris que mon honorable ami avait dit que les hommes mariés reçoivent tant et les célibataires tant. L'entrefilet continue :

Autrefois, les gens mariés recevaient une allocation de $125 par mois pour frais d'existence Dorénavant, seulement les hommes mariés dont les femmes vivent avec eux recevront cette somme ; les autres ne recevront que $100.

Ils sont considérés comme célibataires quand leurs femmes n'y sont pas.

On raconte que deux ou trois employés dont les appointements se trouveraient de ce fait réduits de $300 par année, ont télégraphié à leurs femmes de venir les retrouver sans retard. On ne sait pas encore combien d'employés vont se trouver atteints par la nouvelle ordonnance. Les chefs de département vont faire rapport à ce sujet et diront combien il y a sous leurs ordres d'hommes mariés dont les femmes vivent au loin.

Mon honorable ami peut-il nous dire s'il en est ainsi dans son département ?

M. PATERSON : Non, je ne pense pas que cela ait trait au département des Douanes.

M. BERGERON : A mon avis, les divers ministères ayant des employés dans le Yukon devraient tous adopter une règle uniforme. C'est dans le département de la Justice qu'ils sont le mieux traités ; mais dans les autres ministères, le traitement n'est pas le même pour tous.

M. PATERSON : Du moment qu'il s'agit des hommes de loi, les règles ordinaires n'ont plus d'application. En ce qui regarde le ministère des Postes, celui de l'Intérieur et celui des Douanes, je suis d'avis que nous sommes tous sur le même pied. Dans ces trois départements, du moins, l'allocation pour frais d'existence est, si je ne me trompe, à peu près le même. A tout événement, nous avons réduit la nôtre de $1,800 à $1,500 pour les hommes mariés, et puis nous faisons une distinction pour la première fois entre les hommes mariés et les célibataires.

M. BERGERON : Que la femme y soit ou non ?

M. PATERSON : Bien entendu, si l'homme est marié, nous supposons que sa femme demeure avec lui. Mais il arrive que les fonctionnaires sont envoyés dans ce pays pour un temps seulement. Je sais que le percepteur à Dawson a sa famille rendue là-bas, bien que lui-même soit absent dans le moment. Il s'y trouve des célibataires. J'imagine que d'autres fonctionnaires ont de même amené leur femme. Quant à l'estimateur, je n'en sais rien ; il se rend à Victoria ; inutile de le garder à Dawson tout l'hiver, et son allocation pour frais d'existence lui est retranchée tant qu'il demeure à Victoria. Je suppose que sa famille est établie avec lui à Victoria.

M. FOSTER : Dans quelle proportion les employés du ministère portent-ils l'uniforme ?

M. PATERSON : Tous ceux, je pense, qui sont en relation avec le public, aux gares, comme préposés aux arrivages.

M. FOSTER : Les uniformes sont-ils fournis par le département ?

M. PATERSON : Ils sont tenus de s'en pourvoir, je pense, une fois par année. Nous accordons une allocation de $8 par année pour l'uniforme. Ils achètent la casquette et nous fournissons la bande de la casquette et les boutons pour l'uniforme.

M. FOSTER : Se procurent-ils ces uniformes à un endroit déterminé ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : Vous voyez à ce que les uniformes soient de même modèle, à ce que vos employés aient tous la même apparence ?

M. PATERSON : Oui, l'uniforme est assez joli ; il est certainement beaucoup plus joli que l'ancien.

M. FOSTER : Alors, vous n'avez pas à demander de soumissions ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : Je vois ici un crédit de $12,474.65, qui paraît être pris sur les dépenses générales et qui est payé par les chemins de fer. Qu'est-ce donc ?

M. PATERSON : C'est un remboursement de sommes payées par les compagnies de transport. En 1903, un comité de la Chambre a autorisé le département des Douanes à payer ses propres employés. Si vous admettez qu'il est à propos de permettre aux trains de circuler dans l'intérêt général du pays, ce n'est pas à nous de payer les fonctionnaires chargés de la perception du revenu pour le gouvernement fédéral.

Cela implique un crédit additionnel de $60,000 à $80,000 qu'il faudrait demander. J'ai hésité, deux ou trois années durant, à le demander. Mais nous prétendons ne pas payer l'ouvrage de surcroît qui se fait le dimanche. Si l'on a besoin de faire travailler des hommes le dimanche, qu'on les paye. Ainsi, la somme qu'il y a là représente ce que les compagnies de transport nous remboursent.

M. FOSTER : Le revenu que vous percevez le dimanche, l'ajoutez-vous aux fonds publics?

M. PATERSON : Ce qu'on veut qui se fasse le dimanche, c'est la déclaration et la libération des vaisseaux, et non pas la perception du revenu.

M. FOSTER : Pas de revenu perçu le dimanche?

M. PATERSON : J'ai dit que l'ouvrage consistait surtout à déclarer et à libérer les vaisseaux. Nous ne désirons pas qu'il se fasse de l'ouvrage le dimanche ; nous travaillons même à éviter, autant que possible, qu'il s'en fasse.

M. FOSTER : Mais les deniers perçus le dimanche vont au fisc.

M. PATERSON : S'il en est perçu.

M. FOSTER : Mais, de fait, la somme est perçue?

M. PATERSON : Je ne pourrais pas dire cela. Je crois que c'est très douteux.

M. FOSTER : L'honorable ministre s'aperçoit qu'il est à bout d'arguments. En effet, s'il garde les revenus qu'il perçoit le dimanche, en vertu du principe qu'il a émis lui-même, il est tenu de payer les frais de perception pour ce jour-là comme pour tout autre. Nous n'insisterons pas davantage sur ce point.

M. PATERSON : J'ai tâché d'éviter, autant que possible, qu'il se fît de l'ouvrage le dimanche.

M. FOSTER : L'honorable ministre lui-même ne travaille pas le dimanche?

M. PATERSON : Non, je ne travaille pas.

M. WHITE : Et lorsqu'il se fait de l'ouvrage le dimanche vous ne le payez pas?

M. PATERSON : Eh bien ! je suppose que nous avons suffisamment discuté cet item ?

M. FOSTER : Quant à moi, j'en ai assez.

M. PATERSON : Tout l'item est adopté, n'est-ce pas?

M. FOSTER : Très bien.

M. PATERSON : Nous pourrions peut-être convenir qu'il est six heures.

M. FOSTER : Soit. De quoi nous occuperons-nous ce soir?

M. PATERSON: Nous serons prêts à poursuivre l'étude des crédits de la Milice, je suppose, si l'honorable ministre de la Milice est ici?

M. FOSTER : C'est à vous de voir à ce qu'il y soit.

M. PATERSON : Je le sais ; mais je posais la question à l'honorable député. Je crois que le rapport de l'auditeur général au sujet de la Milice et de la Défense a été déposé?

M. FOSTER : Oui, il l'a été.

M. PATERSON : A la bonne heure. Nous procéderons à l'étude de ces crédits.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance est reprise à huit heures.

BILLS D'INTERET PRIVE.

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 14) concernant la Banque Molson.

Bill (n° 15) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Marie à l'ouest d'Ontario.

Bill (n° 16) concernant certains brevets d'invention de la Compagnie de wagons du Canada, à responsabilité limitée.

Bill (n° 17) concernant certains brevets d'invention de la Compagnie de wagons Goodwin.

Bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.

Bill (n° 19) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Red-Deer et à Edmonton.

Bill (n° 20) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Moose-Jaw à Edmonton.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Milice et Défense, solde et allocations, $670,000.

M. FOSTER : Le ministre pourrait expliquer l'augmentation considérable de cet item.

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Avant de procéder à l'étude de ces crédits, je voudrais soumettre un avis au comité et aux membres de la gauche. Je leur demanderai de consentir à ce que nous suivions, cette année, la même méthode que depuis deux ou trois ans, c'est-à-dire à ce que nous convenions d'un jour pour discuter principalement l'état de la milice, et à ce que, dans l'intervalle, nous poursuivions l'étude des item compris sous cette rubrique-ci, à condition que, lorsque cette discussion-là aura lieu, tout sujet se rattachant à n'importe lequel de ces item puisse être discuté.

M. FOSTER : Si l'on fait quelque chose, il faudra le faire de cette manière, car, si je ne me trompe, le rapport du ministre n'a pas encore été déposé. Nous allons repasser ces item, le ministre va pouvoir nous donner les expliations, et nous réserverons un item pour la discussion générale. Je crois que ce plan satisfera nos collègues.

Sir FREDERICK BORDEN : Je proposerais que le fort item de $1,300,000 soit réservé. C'est là l'item sur lequel la discussion s'est faite, en majeure partie, depuis deux ans, et il s'applique virtuellement à toutes les branches du service de la milice. Je regrette que mon rapport ne soit pas sur le bureau de la Chambre, mais le rapport de la milice s'appliquant à toute l'année civile, il a été impossible de le livrer à l'imprimeur avant ces jours derniers. De fait, il est entre les mains de l'imprimeur depuis une quinzaine et j'espère le recevoir demain ou après-demain.

M. SAM. HUGHES : En attendant, le ministre voudra-t-il expliquer ces item ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cet item de solde et d'allocations, comme on le verra dans l'état détaillé qui figure à la page 38, est pour solde et allocations du quartier général et de l'état-major de district, pour la solde des corps permanents, la solde des officiers et soldats qui suivent les cours des écoles d'instruction, les allocations à la milice active, et aux gardes d'honneur. Il y a une augmentation de $8,000 à $9,000 en ce qui concerne la solde de l'état-major du quartier général et des districts. Cela est dû au fait que certains changements se sont produits au quartier général : quelques divisions supplémentaires ont été créées et de nouveaux officiers ont été nommés. En ce qui concerne le deuxième item, les $460,000, il y a eu une augmentation considérable.

M. FOSTER : Avant d'aller plus loin, le ministre pourrait nous dire quels sont les nouveaux officiers qui ont été nommés et quelle est la solde supplémentaire accordée à l'état-major du quartier général et des districts.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a un directeur des services de l'instruction et des renseignements, dont la solde est de $2,800, un sous-adjudant général, un directeur de l'artillerie, un directeur des transports et des approvisionnements, un directeur des opérations et du service d'état-major, un directeur de l'habillement et de l'équipement. Ce sont là principalement des changements de noms. Il y a un nouvel officier, le directeur des opérations et du service d'état-major, à $2,800, et un sous-directeur à $1,700.

M. SAM HUGHES : Qui avez-vous nommé à ces fonctions ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les nominations n'ont pas encore été faites ; nous y pourvoyons tout simplement. Je dois dire à ce sujet qu'en vertu de la loi adoptée à la dernière session, il y a eu réorganisation du quartier général, principalement sous la direction du général Lake, qui est venu d'Angleterre il y a un mois ou deux, et qui est chef de l'état-major général. Il m'a aidé à constituer un conseil de la milice tel qu'autorisé par la loi, et ces changements ont été faits sur sa proposition et avec l'approbation du conseil de la milice.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que cet officier est venu de la mère patrie pour remplacer un homme au sujet duquel le ministre aurait dit, il n'y a pas longtemps, s'il faut en croire la rumeur, que la principale fonction de tout commandant général consiste à prouver que son prédécesseur était un homme peu judicieux ?

Est-ce que ces changements ne sont pas ceux qui ont été rendus nécessaires par le bill adopté à la dernière session ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAM HUGHES : Est-ce que les règlements et ordonnances qui devaient être soumis au Parlement avant l'adoption de l'acte concernant la Milice, à la dernière session, ont été adoptés ? Dans l'affirmative, puis-je demander que le ministre en envoie un exemplaire à chaque membre du Parlement ?

M. DANIEL : Quel est le principal médecin militaire du district n° 8 ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le chirurgien-major Bridges.

M. DANIEL : J'ai vu dans l'un des journaux quotidiens d'hier ou d'avant-hier que le docteur Bridges avait démissionné et que le docteur March avait été nommé.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne sache pas qu'il en soit ainsi. Je vais m'informer et je renseignerai mon honorable ami plus tard.

M. DANIEL : Comment ces officiers sont-ils payés ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les principaux médecins militaires dans les districts où il y a des dépôts permanents reçoivent la solde de leur rang. Là où il n'y a pas de dépôt permanent, ils sont payés pendant la durée du service sous la tente; ils reçoivent $25 par mois pour tout le service qu'ils ont à faire entre les périodes du campement.

M. DANIEL : Je vois que le major Bridges figure comme ayant reçu $2 par jour seulement pour 366 jours jusqu'au 30 juin 1904, le montant total étant de $732. S'il recevait la solde de son rang, il me semble qu'il devrait recevoir plus que cela.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. La solde serait de $4 par jour. On m'informe que c'était avant sa nomination permanente. Le docteur Bridges était alors simple médecin pratiquant et chirurgien dans la milice active, et ses services ont été utilisés après la mort du docteur McLean, je crois, au prix mentionné par mon honorable ami. Je m'informerai cependant. C'est la première fois que mon attention est appelée là-dessus.

M. FOWLER : Demeure-t-il à Fredericton et y est-il chargé du service de l'école militaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que l'allocation de tant par mois à ces principaux médecins militaires est censée différer de la solde ordinaire que les officiers de milice retirent pour leurs services sous la tente ? En d'autres termes, est-ce que cela les constitue ou non des officiers permanents ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non. Par exemple, dans mon propre district, n° 9, dans la Nouvelle-Ecosse, il n'y a pas de dépôt ; cependant, il est nécessaire d'avoir les sevices d'un médecin principal, non- seulement au camp, mais en d'autres temps durant l'année, et il faut qu'il soit presque

constamment en correspondance avec le quartier général ici. Il est appelé à faire l'examen médical des hommes qui doivent suivre les cours aux écoles militaires, et à remplir d'autres services. On a cru qu'il ne serait que juste de lui allouer la faible rétribution de $25 par mois pour l'indemniser

M. SAM. HUGHES : La question où je veux en venir est celle-ci. Au cas où l'un de ces médecins militaires aurait l'avantage d'être élu membre du Parlement, est-ce que sa situation ne sera pas modifiée en vertu de l'acte concernant l'indépendance du Parlement ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, je ne pense pas que la loi ait cet effet. Je crois que l'acte concernant l'indépendance du Parlement statue formellement que la situation des officiers de la milice n'est en rien dérangée par le fait qu'ils émargent au Trésor.

M. SAM. HUGHES : Je désirerais que le ministre produisit tous les details relatifs à la retraite du colonel Gregory, car je puis lui dire que le colonel Gregory a été illégalement mis à la retraite, et qu'il a le droit d'intenter une poursuite au gouvernement s'il veut s'en prévaloir. J'ai aussi reçu une certaine correspondance relative au colonel Herchmer. Le ministre considère que cet officier ne relève pas de son autorité; mais je crois que c'est à l'entremise du ministre de la Milice qu'il doit sa destitution. Puis, quelle mesure le Gouvernement a-t-il prise, soit par l'entremise des autorités canadiennes, soit par l'entremise des autorités impériales, au sujet d'un certain chirurgien Devine, à Winnipeg, relativement à ses services distingués ? Comment a-t-il obtenu sa nomination dans l'ordre du Service distingué, et sur la foi de quels rapports l'a-t-il obtenu ? J'aimerais aussi à avoir les détails relatifs à la réorganisation projetée du 16ième régiment du comté de Prince-Edouard.

Sir FREDERICK BORDEN : Ces item figurent au compte rendu des débats, et je serai très heureux de donner les renseignements demandés.

M. FOSTER : L'honorable ministre veut-il nous donner quelque idée des devoirs de ces nouveaux officiers, dont l'un reçoit $2,800 et l'autre $1,700 par année ?

Sir FREDERICK BORDEN : Si j'ai bien compris, cet officier aura la direction spéciale des instructions qui seront données relativement aux mouvements des troupes en campagne.

M. SAM. HUGHES : Quel est son rang ?

Sir FREDERICK BORDEN : Directeur des opérations et du service d'état-major. Il est sous les ordres immédiats du général Lake, chef d'état-major général. Il devrait être l'un des hommes les plus capables dans le service, parce que l'état des troupes, leur connaissance du service tactique, et le travail nécessaire pour assurer la puissance du service en campagne, dépendront en grande partie de l'instruction donnée par cet officier. Il dirigera les officiers commandants des districts quant à l'instruction à donner aux troupes.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre veut-il dire que cet officier sera supérieur à l'officier commandant un district ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas du tout.

M. SAM. HUGHES : Alors, comment pourra-t-il les diriger ?

Sir FREDERICK BORDEN : Par la voie régulière ; par l'entremise du chef de l'état-major général.

M. SAM. HUGHES : Si l'état-major général détermine ce qui devra être fait, pourquoi les instructions ne pourraient-elles pas être envoyées par le secrétaire ? Où est l'utilité de cet officier ? L'officier commandant du district n'a pas d'ordres à recevoir d'un officier subalterne, excepté lorsque celui-ci représente son supérieur.

Sir FREDERICK BORDEN : Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'il sera du devoir de cet officier d'étudier et de se perfectionner en ce qui concerne les matières de ce genre, de prescrire, proposer et conseiller. Lorsque son avis sera accepté, des instructions seront envoyées par l'autorité compétente aux divers commandants des districts.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre suppose-t-il qu'un officier consacrera tout son temps à préparer des plans pour les exercices en camp d'instruction ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a beaucoup d'autres choses à part cela. Il y a le service des renseignements. Sa tâche consiste à étudier toute la région pouvant devenir le théâtre d'opérations militaires—le pays entier.

M. SAM. HUGHES : Quel sera le rang de cet officier ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il ne sera pas nécessairement d'un grade élevé—major ; peut-être lieutenant-colonel.

Je crois que l'officier impérial à qui le poste a été offert avait le grade de major.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi le colonel Denny s'est-il retiré ?

Sir FREDERICK BORDEN : Son temps expirait en avril ; on lui a offert un poste dans l'armée impériale et il l'aurait manqué en restant ici. Il a donc demandé et obtenu la permission de s'en aller.

M. SAM. HUGHES : C'est à sa propre demande qu'il s'est retiré ?

Sir FREDERICK BORDEN : Absolument.

M. FOSTER : Je ne suis pas militaire, j'appartiens à la phalange plus nombreuse des simples civils. J'apprends par la voie des journaux qu'on va maintenant nous doter d'un conseil de la milice. Je suppose que, abstraction faite du ministère, ce conseil sera la plus haute autorité qui ait à participer à l'administration du département de la Milice ; l'honorable ministre voudrait-il nous dire en peu de mots quelle est la constitution de ce conseil ? Je ne vois pas bien ce que cet instructeur a à faire.

Sir FREDERICK BORDEN : Je regrette vraiment de ne pas être en état de faire, à ce sujet, une déclaration aussi claire que je le voudrais. Dans les circonstances, je crois que ce que j'ai de mieux à faire c'est de citer certains passages des règlements que nous venons d'adopter et qui font voir la portée des nouveaux projets que nous avons empruntés, en très grande partie, à la coutume suivie en Angleterre. On trouve dans les Règlements du roi et Ordres de la milice du Canada de 1904, page 205, annexe A, ce qui suit :

Extrait d'un rapport du comité du Conseil privé approuvé par le Gouverneur général, le 17 novembre 1904, et amendé par décret du Conseil, le 17 décembre 1904.

Sur un rapport daté le 15 novembre 1904, du ministre de la Milice et de la Défense, exposant que par l'acte de la milice, 1904, il est statué comme suit :

Le Gouverneur en conseil peut nommer un conseil de la milice pour conseiller le ministre dans toutes affaires se rapportant à la milice que ce dernier lui soumet. La composition, la procédure et les pouvoirs du conseil seront réglés plus tard.

Le ministre soumet qu'il est à propos qu'un conseil de la milice soit nommé et propose qu'il soit constitué sous le titre de " Le Conseil de la milice " et soit composé des membres ci-dessous :

Président.—Le ministre de la Milice et de la Défense.

1er conseiller militaire.—Le chef de l'état-major général.

M. FOSTER : Qui est-il ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est le général Lake. Deuxième conseiller militaire, l'adjudant général. C'est le colonel Vidal. Troisième conseiller militaire, le quartier-maître général. C'est le colonel Macdonald. Quatrième conseiller militaire, le grand maître de l'artillerie. C'est le colonel Cotton. Conseiller civil, le sous-ministre de la Milice et de la Défense. Conseiller financier, le comptable du ministère de la Milice et de la Défense, avec un secrétaire choisi par le ministre de la Milice et de la Défense, dans le personnel de ce ministère. C'est M. Jarvis qui a été nommé secrétaire.

M. FOWLER : Quel poste lord Aylmer occupe-t-il ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il est inspecteur général.

M. FOWLER : Il ne fait pas partie de ce personnel-ci ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non

M. WORTHINGTON : Il n'est pas membre du conseil ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le conseil se compose de ceux que je viens de mentionner.

Le ministre propose en outre, au sujet de sa procédure :

1. Que le conseil de la milice se réunisse une fois tous les quinze jours, ou plus souvent, à son choix, pour l'expédition des affaires ;

2. Qu'un procès-verbal complet, mais non pas nécessairement *in extenso* des séances du conseil soit tenu par le secrétaire et imprimé comme record, ainsi qu'une liste des décisions rendues ;

3. Que toutes ces décisions enregistrées comme étant celles du " ministre en conseil de la milice " ;

4. Que ce dont s'occupera le conseil sera toute question que le ministre désirera soumettre à l'avis de son conseil, et en outre, toute matière touchant laquelle le conseiller chargé de l'administration de cette matière désirera obtenir l'opinion du conseil, et la décision du ministre;

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il élucider ce point par un exemple ?

Sir FREDERICK BORDEN : L'ouvrage du département est divisé, comme le verra mon honorable ami lorsque je lirai quels sont les devoirs des différents officiers du conseil. Cet article signifie qu'un membre lu conseil qui désire prendre avis au sujet d'une question tombant sous sa juridiction immédiate, peut exposer cette question au conseil. Je puis dire que, de fait, toute question tant soit peu importante est exposée au conseil.

5. Qu'en l'absence du ministre le sous-ministre présidera, mais que, dans ce cas, nulle décision touchant des questions de politique générale ne sera exécutée avant que le ministre n'ai signifié son assentiment ;

6. Que tout conseiller qui différera d'opinion sur la décision rendue, sera libre de faire enregistrer son dissentiment dans le procès-verbal ;

7. Que le ministre soit autorisé à établir toutes autres règles concernant la procédure qu'il jugera à propos.

M. FOSTER : A-t-il été fait des règlements ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il en a été fait quelques-uns. Je me ferai un plaisir de les déposer.

A l'égard des pouvoirs du conseil de la milice, le ministre recommande de plus que les divers conseillers soient responsables envers lui de l'administration convenable de leurs divisions, et qu'ils soient chargés des services suivants :

CHEF DE L'ETAT-MAJOR GENERAL.

Le chef de l'état-major général, en qualité de premier conseiller militaire, sera chargé :

1. De donner son avis sur les questions de politique militaire générale ;

2. De l'organisation de la force militaire sur le pied de guerre ;

3. Le la défense militaire du Dominion ;

4. De recueillir les renseignements ;

5. De l'instruction des forces militaires et de leur emploi en service actif ;
6. De l'éducation des officiers d'état-major ;
7. Des télégraphes et des signaux ;
8. La composition et la direction de l'état-major général en campagne ;
9. De la préparation, conjointement avec le conseiller financier, des crédits pour les services ci-dessus.

ADJUDANT GENERAL.

L'adjudant général, en sa qualité de deuxième conseiller militaire, sera chargé ;
1. Du recrutement et de l'organisation des forces militaires sur le pied de paix ;
2. De l'entretien des effectifs en officiers et hommes ;
3. De la répartition des unités dans les postes et des ordres pour la mobilisation des unités ;
4. Des questions relatives aux services personnels des officiers et hommes.

M. FOSTER : Qu'entendez-vous par " services personnels " ?

Sir FREDERICK BORDEN : Si un officier se distingue d'une manière quelconque ou acquiert des titres à une considération spéciale, le cas est soumis à l'adjudant général.

M. FOSTER : De même que si un officier commet une faute ?

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. FOSTER : Pourquoi emploie-t-on le mot " personnel " ? Un officier a son individualité propre, distincte de sa qualité de militaire. L'adjudant général n'a aucun pouvoir sur un officier de la force militaire permanente, ou de l'état major, en sa qualité personnelle, excepté quand il est en service.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela ne se rapporte qu'à son service. On emploie le mot " service ".

M. SAM. HUGHES : Cela ne peut pas vouloir dire sa conduite personnelle.

Sir FREDERICK BORDEN : Sa conduite comme officier.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne pas le dire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas que cette rédaction soit préférable à l'ancienne. Dans tous les cas, l'honorable député sera peut-être d'opinion qu'il vaut mieux continuer la citation pour que ces règlements soient consignés dans les " Débats ", sous une forme aussi compacte que possible. Nous pourrons les discuter ensuite. Mais, d'un autre côté, si on préfère les discuter au fur et à mesure, on est parfaitement libre de le faire.

5. La nomination, la promotion et la retraite des officiers ;
6. Les honneurs et récompenses ;
7. La promulgation des ordres à la milice ;
8. L'éducation des officiers, sous-officiers brevetés, sous-officiers et hommes ;
9. La discipline et l'économie interne ;
10. Le cérémonial ;
11. Les arrangements administratifs reliés à l'instruction et éducation militaire, collège militaire Royal ;
12. Le choix et l'administration du personnel de l'adjudant général ;
13. La préparation du contrôle de la milice ;
14. Les questions hygiéniques ;
15. La préparation, conjointement avec le conseiller financier, des détails des dépenses à faire pour les susdits services.

QUARTIER-MAITRE GENERAL.

Le quartier-maître général, en sa qualité de troisième conseiller militaire, aura pour devoirs—
1. L'organisation et l'entraînement de tous les services de transport, remonte, approvisionnements et casernes ;
2. Etablir des réserves de munitions de bouche, habillement, équipement, et matériel en général gardés dans les dépôts, garnisons ou magasins de mobilisation, et la proportion de ces articles que devront posséder les troupes ;
3. Garder et distribuer tous les approvisionnements militaires ;
4. L'administration des services de transports, remonte, chemins de fer, approvisionnements, casernes, des bouches à feu, et vétérinaires ;
5. Compensation pour blessures et dommages aux hommes, animaux et matériel ;
6. Le choix des officiers pour emploi dans les services ci-dessus ;
7. L'arministration du corps des magasins militaires ;
8. Les arrangements pour services postaux ;
9. Conseiller et aider le sous-ministre de la Milice et de la Défense à passer des contrats pour les susdits services ;
10. La préparation, conjointement avec le conseiller financier, des estimations pour les susdits services.

MAITRE GENERAL DE L'ARTILLERIE.

Le maître général de l'artillerie, en sa qualité de quatrième conseiller militaire, sera chargé :
1. De l'armement des troupes, y compris les mines, les feux électriques et tous les accessoires ;
2. Les sites, dessins et armements pour défenses permanentes ;
3. Fixer les proportions de réserves d'armes et de munitions de toutes sortes ;
4. Les modèles, la fourniture et l'inspection des canons, munitions d'armes portatives, et provisions techniques et voitures pour l'artillerie et le génie ;
5. L'inspection du procédé de manufacture dans les fabriques des bouches à feu et le contrôle des ateliers d'artillerie ;
6. La construction et entretien des fortifications, champs de tir pour l'artillerie et le fusil. La préparation des plans en général pour tous les édifices militaires ;
7. L'entretien des casernes et édifices militaires et terrains occupés militairement.

M. FOSTER : Ces édifices sont-ils construits par le ministère de la Milice ou par le ministère des Travaux publics ?

Sir FREDERICK BORDEN : Rien n'est changé dans la position relative des deux ministères. Notre rôle se borne aux réparations pratiquées aux bâtiments purement militaires.

M. FOSTER : Celui qui prépare les plans des bâtiments militaires est-il un fonctionnaire sous la dépendance du ministère des Travaux publics ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. FOSTER : Alors, son rôle se borne à donner des conseils ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est tout.

M. SAM. HUGHES : Si un officier subalterne soumettait des plans pour un bâtiment, le ministère des Travaux publics le construirait-il de la manière demandée par le ministre de la Milice.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous étudions d'abord nos besoins et nous les exposons au ministère des Travaux publics. Ce sont les critiques que nous jugeons à propos de faire et nous envoyons de nouveau les plans au ministère des Travaux publics. Il y a de constants échanges de vues entre l'ingénieur chargé de ces travaux dans le ministère de la Milice et l'architecte du ministère des Travaux publics.

M. FOWLER : N'y a-t-il pas un architecte dans le ministère de la Milice ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous en avons un maintenant dans le bureau des ingénieurs.

M. WORTHINGTON : Le ministre dit-il que cet officier a la surveillance de la fabrication des armes de main ? Par exemple, est-ce lui qui surveille la fabrication des munitions qui se fabriquent actuellement à Québec, des fusils Ross, et autres ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est lui qui est chargé de l'inspection. Il peut entrer dans ces fabriques en tout temps et examiner ce qui s'y fait, se faire donner un état des travaux et prélever des échantillons des munitions. L'inspection des fusils sera aussi de son ressort.

M. WORTHINGTON : Si l'on découvrait un défaut dans les munitions ou les fusils eux-mêmes, à qui incomberait la tâche de rectifier ce défaut ? Cet officier se chargerait-il lui-même de ce soin, ou le cas serait-il soumis au conseil ou à des experts ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que le cas serait soumis au conseil. Mais c'est le maître de l'artillerie qui doit voir d'abord à ce que ces armes et ces munitions soient bien faites. Quant à l'inspection, c'est lui qui en est responsable, il n'y a pas le moindre doute. Nous nous occupons actuellement de la création d'un service d'inspection, mais cela n'est pas encore fait.

M. SAM. HUGHES : J'aurais une recommandation à faire au ministère, puisque je n'ai pas le droit de déposer une motion. A plusieurs reprises on a soulevé la question de savoir si cet officier agissait dans les limites de ses attributions. Je maintiens, par exemple, que le colonel Gregory n'a pas été renvoyé du service, bien que son nom ait été rayé de la liste. Il a été destitué illégalement et je reviendrai sur cette question, avant la fin de la session.

J'espérais aussi que cette année le ministre demanderait un crédit pour nommer un jurisconsulte dans son ministère. Il a déjà un homme excessivement capable pour remplir ces fonctions, dans la personne du colonel Smith ; au cas où ce dernier n'accepterait pas l'emploi, le ministre pourrait facilement trouver un officier bien versé dans les questions légales et ayant une longue expérience. Bien que le ministère de la Milice n'ait pas subi de grandes pertes en procès, il aurait pû être appelé à payer de fortes sommes si ceux qui avaient à se plaindre de la conduite de certains officiers avaient fait valoir leurs réclamations. J'espère que le ministre nommera un juriste.

Sir FREDERICK BORDEN : Il y a certainement du bon dans ce que vient de dire l'honorable député. Cette question est actuellement à l'étude devant le conseil et la Chambre sera probablement appelée, durant cette session, à voter le crédit nécessaire. Je continue maintenant à énumérer les devoirs du directeur général de l'artillerie, le quatrième officier du conseil :

8. L'administration du personnel du génie employé dans les ateliers susdits ;
9. Le personnel de l'inspection technique.
10. L'instruction technique aux écoles et cours d'artillerie et du génie ;
11. Les questions techniques sur l'artillerie et le génie ;
12. La préparation, conjointement avec le conseiller financier, des crédits pour lesdits services ;
13. Conseiller et aider le sous-ministre de la Milice et de la Défense à passer des marchés pour canons, munitions et travaux construits sous sa surveillance.

M. WORTHINGTON : Je n'ai pas bien saisi la réponse du ministre à ma question pour savoir qui serait responsable dans le cas où l'on constaterait un défaut dans les armes de petit calibre ou les munitions

Sir FREDERICK BORDEN : Le maître général de l'artillerie.

M. WORTHINGTON : Aura-t-il sous ses ordres un personnel d'experts pour juger de la qualité des armes ?

Sir FREDERICK BORDEN : Il pourrait ne pas être en état de décider seul, bien qu'il soit un spécialiste en ces matières et un des officiers les plus capables du Canada. Il aurait l'aide de spécialistes experts. A Québec, par exemple, il aurait sous ses ordres, un chimiste de premier ordre, pour éprouver et analyser la cordite et autres produits qui entrent dans la fabrication des cartouches. D'ailleurs, toutes les plaintes concernant la qualité inférieure des munitions, sont toujours faites directement au ministre, qui, à son tour, fait rapport au conseil et sou-

met le cas aux officiers directement préposés à ce service.

M. WORTHINGTON : Je pose cette question. parce que l'été dernier, sur un des champs de tir on s'est plaint de la qualité des munitions, mais je ne puis dire si la faute en était au fabricant ou non. C'est une question importante qui met en jeu la vie des soldats. Reste à savoir si le maître général de l'artillerie peut lui-même faire cette inspection d'une manière efficace, sans l'aide d'experts.

Sir FREDERICK BORDEN : Il aura l'assitance des meilleurs spécialistes que nous pourrons nous procurer. S'il n'y en a pas dans le pays nous en ferons venir d'ailleurs. J'ai entendu avec plaisir l'honorable député soulever cette question, et j'en causerai avec lui privément, s'il le désire. Ou bien, il peut m'écrire et me signaler le cas particulier auquel il fait allusion. On me dit que la même chose est arrivée en Angleterre. Il est impossible de toujours avoir des munitions d'une qualité supérieure et uniforme. On me dit aussi que le percentage des munitions de qualité inférieure n'est pas plus élevé ici qu'en Angleterre.

M. FOSTER : Toutes les munitions ne sont-elles pas éprouvées avant d'être distribuées ?

Sir FREDERICK BORDEN: On en a examiné des échantillons. Naturellement. on ne peut pas inspecter toutes les cartouches séparément. On ne peut pas éprouver une cartouche sans l'utiliser, mais un certain nombre de celles qui sont fabriquées tous les jours est éprouvé.

M. WORTHINGTON : Me serait-il permis de demander au ministre s'il a reçu des plaintes au sujet du fusil Ross ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je n'ai pas connaissance que des rapports défavorables aient été faits. Il y a eu des plaintes au sujet de la mire, mais elle a été changée et améliorée.

M. WORTHINGTON : N'y avait-il pas un défaut dans la culasse ?

Sir FREDERICK BORDEN : Pas que je sache. Je ne parle ici que de ce que je sais personnellement. J'arrive maintenant au sous-ministre.

Le sous-ministre de la Milice et Défense, en sa qualité de conseiller civil, aura pour devoirs—

1. L'économie interne du ministère de la Milice ;
2. L'administration des crédits non-effectifs ;
3. Les affaires parlementaires et rapports au conseil ;
4. Communication formelle aux autres départements d'Etat ;
5. La préparation des papiers à être soumis au conseil de la milice, des rapports officiels de ses séances, et compte rendu des décisions rendues ;
6. L'administration des contrats, en consultation avec les divisions spécialement concernés.
7. Les arrangements pour la construction de nouvelles casernes et autres édifices.
8. La garde des terrains militaires non occupés militairement, et l'achat de terrains pour des fins militaires.
9. Les autres devoirs que le ministre pourra lui confier.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre de l'Agriculture n'interviendra plus ?

Sir FREDERICK BORDEN: Il faudrait le lui demander.

M. WORTHINGTON : L'honorable ministre dit que le sous-ministre est chargé du choix et de l'achat des terrains destinés à des fins militaires. Je vais rappeler un petit incident survenu dans mon district. Tout le monde désirait beaucoup avoir de nouveaux quartiers à Sherbrooke, pour remplacer les anciens, à proximité du champ de parade, qui est le seul champ de manœuvre qu'il y ait dans la ville. Plusieurs députations sont venues trouver l'honorable ministre de la Milice ou son prédécesseur pour lui proposer l'achat d'un terrain à proximité du champ de parade. Rien ne fut fait jusqu'au jour où un officier se présenta à Sherbrooke en compagnie d'un cabaretier bien connu, chaud partisan du Gouvernement. Tous deux visitèrent la ville, et sur les conseils du cabaretier, l'officier fit choix d'un terrain, éloigné du champ de parade, et peu propre à la construction d'une salle d'exercice. Les membres de la milice ne voulaient pas de ce terrain et ne furent pas consultés. C'est l'officier lui-même qui a choisi l'emplacement, en compagnie de cet hôtelier. Ce n'est qu'au moment de son départ, par le train de l'après-midi, qu'il songea à faire une visite à son supérieur et à l'informer du but de son voyage. Malgré toutes les représentations qui lui furent faites, le ministère a persisté à garder ce terrain pour y construire la nouvelle salle. Le ministre le sait, plusieurs députations se sont rendues auprès de lui et même auprès du ministre de l'Agriculture. Je crois avoir accompagné l'une de ces députations et, sans vouloir insinuer que le ministre de l'Agriculture usurpe les fonctions du ministre de la Milice, il a tenu le dé de la coversation dans cette circonstance. Il nous a même dit que, si l'emplacement de la salle d'exercice ne nous convenait pas, nous étions libres d'agir à notre guise. Si notre régiment n'en voulait pas, le bâtiment pourrait servir à un régiment nouveau. A mon sens, le choix de l'emplacement d'une salle d'exercice ne devrait pas dépendre entièrement du sous-ministre de la Milice ni ni d'un seul fonctionnaire. S'il y a un ingénieur, un architecte ou un fonctionnaire entendu dans le choix des terrains, c'est à celui-là qu'il faut confier ce soin, tout en l'avertissant de prendre l'avis des officiers du district lorsqu'il y a de ces édifices à construire. Je crois qu'on a tort de laisser un seul individu choisir un tel emplacement.

M. BORDEN : De ce qu'on a ainsi réparti les travaux, il ne s'ensuit pas que les attributions des différents fonctionnaires soient exclusivement de leur ressort. Loin de là. Tous sont sous la dépendance du conseil de la milice sous la direction du ministre, et, en dernière analyse, sous celle du Gouvernement. Quant au cas particulier que cite mon honorable ami, s'il n'était pas un nouveau député, je lui dirais qu'il a enfreint le règlement en soulevant cette question à l'heure présente. Elle n'est pas de mise, parce que le sous-ministre n'est pas celui qui s'est rendu sur les lieux. Voici ce qui a lieu : un officier de l'état-major, le quartier maître général ou l'adjudant général—le premier, je crois—se rend sur les lieux où le bâtiment doit être érigé et on lui demande de faire un rapport. Or, un officier n'est pas autorisé à acheter. Mon honorable ami dit que cet officier, quel qu'il soit, s'est rendu là-bas, s'est promené en voiture avec quelqu'un qui n'est pas de son goût, et qu'il a fait l'acquisition d'un terrain.

J'ignore ce qu'il veut dire en déclarant que cet officier s'est promené publiquement en voiture, et s'il veut insinuer que cela a influencé son rapport. Quoi qu'il en soit, cet officier n'était pas autorisé à conclure un achat, et il n'en a pas conclu. Il m'a présenté un rapport—le conseil militaire n'existait pas encore—touchant quelques terrains disponibles. J'ai reçu plusieurs députations de citoyens et de militaires de Sherbrooke et, après avoir attentivement écouté les remarques du maire de la ville et d'autres personnes influentes, y compris un colonel du nom Worthington, de Sherbrooke, j'ai tiré la conclusion que l'emplacement désigné par cet officier était excellent et bien approprié, et j'ai proposé au conseil des ministres d'en faire l'acquisition et un arrêté du conseil a été adopté. Je n'ai pas les documents avec moi; l'instant est mal choisi pour engager ce débat, mais si l'honorable député le désire, je serais bien aise de déposer les documents sur le bureau une autre fois et de vider l'incident.

M. FOWLER : Le ministre a entrepris de faire la leçon au représentant de Sherbrooke et a laissé entendre que celui-ci avait enfreint le règlement de la Chambre ou les règles de la discussion en soulevant cette question à l'heure présente. Je dois dire qu'à mon sens—et vous serez, j'en suis sûr, du même avis, Monsieur le président, et votre opinion aura plus de poids que la mienne à cause de vos attributions—le député de Sherbrooke n'a pas enfreint le règlement, parce qu'il s'agit de la nomination d'un officier auquel serait confié le soin de parcourir le pays et de choisir les terrains dont le gouvernement aurait besoin. Quel meilleur temps l'honorable député aurait-il pu choisir ?

M. WORTHINGTON : Je désire faire observer au ministre que la députation qu'accompagnait mon frère, le lieutenant-colonel Worthington, n'était pas venue lui parler de l'emplacement de la salle d'exercice, mais de l'endroit où les corps de milice devaient être rassemblés pour le camp d'instruction. J'ignore si l'autre question a été mentionnée, mais je sais que la députation n'était pas chargée de s'en occuper. Attendu que le ministre ne comprend pas quel rapport il y a entre l'officier venu à Sherbrooke pour y choisir l'emplacement de la salle et l'individu dont j'ai parlé, je puis dire que, lorsque cet officier s'est rendu à Sherbrooke, il devait avoir un but et des instructions. Quelles étaient ses instructions ? A qui devait-il s'adresser ? Devait-il faire le tour de la ville et choisir le premier terrain disponible, ou devait-il s'adresser à une personne influente et prendre son avis sur l'emplacement que le bâtiment devait occuper. Il me semble qu'il a dû se rendre là-bas dans le dessein d'aller trouver aussitôt cet individu, car je crois qu'il a rencontré celui-ci à la gare, a passé la journée avec lui et n'a vu que lui à Sherbrooke. Certes, l'officier en visite et le ministère auraient fait acte de courtoisie en s'adressant aux autorités militaires de l'endroit.

M. FOSTER : Puisque cette question est sur le tapis, je demanderai au ministre s'il veut bien examiner un projet qui, selon moi, serait excellent au point de vue de l'administration de son ministère.

Le cas cité par le représentant de Sherbrooke le démontre amplement. S'il se trouve, dans une ville, un groupe d'hommes en état de décider en connaissance de cause quel emplacement une salle d'exercice devrait occuper, il faut le chercher parmi ceux qui s'intéressent assez aux questions militaires pour lever une compagnie et l'instruire à grands frais en se soumettant à des inconvénients considérables. Le ministre rendrait service à la milice et à son ministère, et il se rendrait service à lui-même à titre de chef de cette branche de l'administration, en décrétant une fois pour toutes que le choix de l'emplacement des salles d'exercice se fera sans avoir égard aux considérations politiques et en tenant uniquement compte des besoins de la milice du district, sans prêter l'oreille aux conseils intéressés des propriétaires de terrains ou des amis du parti, mais en se demandant seulement si l'endroit est bien choisi et bien approprié. J'ai tellement entendu parler d'emplacements mal choisis, non seulement pour des fins militaires, mais aussi pour la construction de bureaux de poste et d'édifices publics, qu'il me semble que nous sommes assez vieux, assez sages et assez courageux pour ne choisir que des terrains appropriés aux fins que nous nous proposons d'atteindre. C'est, j'en suis certain, ce que préférerait faire le sous-ministre de la Milice, s'il avait ses coudées franches. Un chef de bureau n'a pas d'attaches politiques. Il ne lui sied pas de se laisser influencer par ses sympathies et ses penchants dans l'accomplisse-

ment de ses fonctions. S'il faut tenir compte des exigences politiques, c'est l'affaire des ministres et non celle des sous-ministres, et les plus utiles parmi ces derniers sont ceux dont l'esprit de parti n'entrave pas les décisions. Le sous-ministre de la Milice, j'en ai la ferme conviction, ferait un choix impartial, sage et heureux, si on le laissait libre d'agir à sa guise. Brisons quelques-unes des entraves de l'esprit de parti et ne choisissons que les emplacements appropriés au but que nous nous proposons d'atteindre.

Sir FREDERICK BORDEN : J'approuve tout ce que dit mon honorable ami. Sans admettre—un aveu ne serait pas de mise selon moi—qu'une irrégularité ait été commise dans le cas qui nous occupe——

M. FOSTER : Nous ne vous demandons pas d'aveux.

M. BORDEN : Je crois néanmoins que, lorsqu'il a fallu choisir les emplacements des édifices publics, tant de nos jours qu'anciennement, les exigences politiques ont trop pesé dans la balance. Je suis d'avis que la création du conseil militaire permettra au ministre, qui a sincèrement a cœur l'intérêt public, d'agir librement et sagement. L'un des objets que j'avais en vue en créant ce conseil était de me mettre autant que possible à l'abri de toutes les influences, politiques, sociales ou autres, préjudiciables au bien public, qu'on pourrait mettre en œuvre pour décider du choix des emplacements et pour d'autres fins. Je suis bien aise d'apprendre que mon honorable ami envisage la question de cette manière et je nourris l'espoir qu'il secondera mes dessins d'indépendance.

M. FOSTER : Il me faudra faire de grands efforts pour vous prêter main-forte ; néanmoins, je vous donnerai certainement mon concours en cette affaire.

M. SAMUEL HUGHES : Lorsque le ministère acquiert ces terrains militaires, lequel de ces officiers en a la surveillance ?

M. BORDEN : Le quartier-maître général.

M. HUGHES : Alors, pourquoi ne pas lui laisser la responsabilité du choix des emplacements ?

Sir FREDERICK BORDEN : On la lui a laissée. De ce qu'un certain devoir est assigné à un officier parce qu'il est compatible avec ses fonctions, il ne s'ensuit pas que cet officier a ses coudées franches. En réalité, toutes ces questions sont soumises au conseil et, dorénavant, l'emplacement d'une salle d'exercice ou d'un champ de tir à la cible ne sera pas choisi sans que le conseil soit consulté.

M. OSLER : Si le règlement me permet de parler des terrains assignés à l'armurerie Ross, je dirai que vers la fin de novembre dernier, je me suis rendu à Québec en compagnie d'un certain nombre de personnes étrangères à la localieé. Nous nous rendîmes sur les Plaines d'Abraham et le premier objet qui attira notre attention, le plus exposé à la vue, fut un immense réservoir construit sur le sommet de l'une des vielles tours circulaires. La charpente qui soutenait le réservoir perçait la tour et le bassin lui-même s'élevait à soixante ou soixante-dix pieds plus haut et déparait à lui seul le paysage. Si cet endroit n'évoquait aucun souvenir, le mal serait déjà assez grand, car l'armurerie elle-même est un édifice aussi laid que possible, et voilà qu'un peu plus loin cette hideuse tour d'eau semble avoir été érigée dans le dessein de priver les Plaines d'Abraham et leurs environs de tous les attraits et de l'intérêt qui s'attache à ces lieux. Je puis dire que ceux qui m'accompagnaient, parmi lesquels se trouvaient des personnes qui visitaient Québec pour la première fois, se sont éloignées de cet endroit profondément pénétrés de l'idée que la population du Canada n'appréciait pas comme elle le devrait ces plaines historiques et leurs environs. Vraiment, il n'est pas nécessaire de choquer ainsi les sentiments de tous ceux qui les visitent.

Sir FREDERICK BORDEN : Je regrette beaucoup que le bon goût et le sens poétique de l'honorable député et de ses amis aient éprouvé un choc aussi rude. Je n'ai pas vu ce réservoir, que je sache, mais, à vrai dire, sir Charles Ross a obtenu la permission d'en contruire un dans la tour circulaire, afin de pouvoir protéger son établissement contre l'incendie. Je n'ai pas cru que cette construction serait ausi laide et blesserait la vue si désagréablement, car j'avais exigé qu'on se prémunît contre un pareil résultat. Il me semblait que le réservoir ne serait pas visible de l'extérieur.

M. OSLER : Allonc donc, la charpente perce la toiture de la tour, s'élève à soixante ou soixante-dix pieds de hauteur et est surmontée du plus vilain réservoir. Si cela ne nuit pas au paysage, on pourrait aussi bien construire un réservoir au sommet de la cathédrale de Saint-Paul ou de la Tour de Londres, sans rien enlever à la beauté des environs. C'est une question de sentiment, j'en conviens, mais ces questions ont leur place en ce monde et je déclare au ministre que, bien qu'il paraisse manquer de goût, s'il se rendait à Québec et voyait cette construction, il n'hésiterait pas à en ordonner la démolition. Nul ne visitera les Plaines d'Abraham sans jeter l'anathème sur celui qui a construit ce réservoir. Il est si hideux et inspire tant d'aversion que je suis surpris que les citoyens de Québec ne l'aient pas démoli.

Sir FREDERICK BORDEN : Nous avons jugé qu'il était fort désirable d'implanter au pays une industrie comme celle que la Compagnie Ross a établie.

M. OSLER : J'en conviens, mais je crois qu'on n'aurait pas dû construire l'armurerie à cet endroit.

Sir FREDERICK BORDEN : Et si on a déparé une tour circulaire, je suis encore d'avis qu'il faut supporter un pareil inconvénient. Cependant, puisque l'honorable député a agité cette question, je tâcherai d'engager la compagnie Ross à faire des retouches à cette construction. On pourrait peut-être dissimuler la charpente.

Je désire maintenant finir la lecture de ces règlements :

Le comptable du ministère de la Milice, en sa qualité de conseiller financier, aura pour devoirs—

1. L'examen et la compilation, de concert avec les diverses divisions intéressées, des estimations annuelles pour les services de la milice ;
2. La revue de contrats et l'administration des divisions des comptes de la milice ;
3. La considération générale du coût de la milice ;
4. Conseils financiers aux diverses divisions du ministère ;
5. La vérification des comptes militaires.

Le ministre propose de plus que la répartition des services entre les officiers de l'état-major au quartier général, approuvée par le Gouverneur général en conseil, le 20 octobre 1903, soit annulée.

Voilà, en résumé, la composition du conseil de la milice. J'ajouterai qu'il y a un règlement énumérant en détail les attributions de ces fonctionnaires supérieurs. Je regrette de ne pas l'avoir sous la main, mais je le déposerai sur le bureau de la Chambre le plus tôt possible. Il expliquera mieux que je ne puis le faire, et en un langage concis les devoirs de chacun des membres du conseil. Je crois en avoir assez lu pour démontrer que nous avons soigneusement élaboré la constitution de ce conseil de la milice qui renferme tout ce qui est indispensable pour donner à la milice toute la puissance possible.

M. FOSTER : Le conseil se compose de quatre officiers militaires et de deux fonctionnaires civils. Selon vous, chacun se concerte avec le comptable pour préparer le budget des sommes nécessaires à l'exécution des travaux qui lui sont confiés. Comment s'y prend-on ? Un personnel distinct relèvera-t-il de chacun de ces chefs de service ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. FOSTER : Ainsi, le maître général de l'artillerie, par exemple, aura sous ses ordres un personnel chargé de faire le travail ?

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. FOSTER : Quel personnel le sous-ministre aura-t-il sous ses ordres ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le sous-ministre est le chef permanent de la branche civile du ministère dont les commis relèvent de lui comme autrefois.

M. OSLER.

M. FOSTER : Alors, il vous faudra considérablement augmenter votre personnel administratif ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, pas d'une manière très sensible. A vrai dire, il n'y a pas d'augmentation dans la division civile. Dans la division militaire il y aura de nouvelles nominations à faire ; mais elles ne seront pas très nombreuses, car nous avons pu confier des devoirs nouveaux aux officiers de manière à éviter une trop forte augmentation du personnel. Le surcroît de dépenses sera de $8,200 répartis entre trois ou quatre officiers.

M. FOSTER : Est-ce que chacun des quatre militaires faisant partie du conseil s'acquitteront de leurs fonctions indépendamment de toute autre autorité ou du conseil lui-même, en tant que corps consultatif.

Sir FREDERICK BORDEN : Chacun devra soumettre au conseil toutes les questions importantes. C'est ce que comporte le règlement, il me semble. Il est de la plus haute importance que le ministre, en assistant aux réunions du conseil, ait l'occasion d'entendre discuter les différents sujets qui peuvent lui être étrangers et qu'il doit connaître de toute nécessité. Je puis dire, afin de renseigner mon honorable ami, qu'un programme de la séance sera préparé une semaine ou deux d'avance et transmis à tous les membres du conseil pour qu'ils connaissent les questions dont le conseil sera saisi à la prochaine réunion.

M. SAM. HUGHES : De sorte que le ministre, en prenant l'avis de ces officiers, ne fera pas autre chose que ce qu'il faisait autrefois auprès des uns et des autres ?

Sir FREDERICK BORDEN : Exactement.

M. FOSTER : Ce sera le seul moyen que le ministre aura de communiquer avec ces officiers ?

Sir FREDERICK BORDEN : Précisément.

M. WORTHINGTON : De qui relève le directeur général du service de santé militaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : De l'adjudant général.

M. WORTHINGTON : C'est l'une des branches les plus importantes du service. Le directeur général du service de santé devrait assurément faire partie de ce conseil. La santé de la troupe et l'état sanitaire des camps militaires ont une telle importance qu'il semblerait raisonnable que le chirurgien en chef ou le directeur général du service de santé fasse partie de ce conseil.

Sir FREDERICK BORDEN : Le conseil cite devant lui les chefs des différents services. Lorsqu'une question importante se présente, le conseil, si des renseignements

lui manquent, fait venir ces officiers. Ceux-ci peuvent également demander de se présenter devant le conseil, et leur demande est toujours favorablement accueillie.

M. WORTHINGTON : A part cela, le directeur du service de santé mérite de faire partie du conseil. On n'a pas assez d'égards pour les officiers de ce service. Ils devraient occuper un rang aussi élevé que tous les autres, à l'exception de l'adjudant général.

Sir FREDERICK BORDEN : Bien que je n'attache pas moins d'importance que mon honorable ami à la profession à laquelle nous appartenons tous deux, il n'en est pas moins vrai que nous prenons modèle sur l'Angleterre et que le directeur du service de santé ne fait pas partie du conseil de l'armée anglaise.

M. WORTHINGTON : Le conseil de l'armée anglaise n'est pas parfait.

Sir FREDERICK BORDEN : Tous les officiers généraux ne pouvaient pas faire partie du conseil. Nous avons fait le meilleur choix possible et je ne crois pas que le service de santé militaire en souffre.

M. TAYLOR : J'ai patiemment écouté le ministre pendant qu'il énumérait les fonctions du conseil. Il a défini, en terminant, les devoirs du comptable, disant qu'à son avis on avait tout fait pour sauvegarder l'intérêt public. Je n'appartiens pas à la milice et je n'envisage pas cette question au point de vue militaire. A titre d'homme versé dans les affaires, la constitution du conseil me semble renfermer aucun article réglant l'emploi judicieux des fonds publics dans l'achat des approvisionnements.

Que le ministre me permette de lui signaler quelques inscriptions du rapport de l'auditeur général. Page V—25, achat de 600 barils de ciment de Portland à $1.80 chacun, pour les améliorations du port de Montréal, au pied du courant Sainte-Marie. Quiconque connaît le ciment sait que celui de Portland est le meilleur et le plus coûteux qu'on puisse se procurer. Ouvrons maintenant le rapport à la page Q—61 et nous verrons que l'acheteur du ministère de la Milice a acheté de M. J. B. Jinchereau pour des améliorations à faire dans la ville de Québec, 19 barils de ciment à $3 et 86 barils à $2.50.

Puis il a acheté de M. Larose 5 barils à $3 et 52 barils à $2.50. Ensuite, il est allé trouver M. Louis Larose qui lui a vendu 17 barils à $3 et 86 barils à $2.50. Ce fonctionnaire a aussi acheté de M. Léon Magnan 6 barils de ciment à $3 et 98½ barils à $2.50. Plus tard, M. Parent lui en a vendu 75 barils à $2.50 et 20 barils à $3 et un autre M. Parent, M. Pierre Parent, lui en a vendu 35 barils à $2.50 et 15 barils à $3. Enfin, M. Renaud lui a fourni 141 barils de ciment à raison de $2.50 chacun. Ce fonctionnaire a acheté en tout 98 barils à $3, 658 à $2.50 et 237 à $2.25. S'il avait fait ces achats à $1.80 le baril, prix de Montréal, il aurait réalisé une économie de $702.05 sur ces quelques barils de ciment seulement. Depuis des années, je porte ces faits à la connaissance du Gouvernement qui n'en persiste pas moins à acheter d'un bord et de l'autre ces marchandises à des prix différents. Le ciment en vente à Montréal à $1.80 était du ciment de Portland, la meilleure marque connue, comme chacun le sait. Rien n'indique la qualité de cet autre ciment—c'était peut-être un produit inférieur ne valant pas la moitié du prix qu'on l'a payé.

Le ciment de Portland est importé et on doit pouvoir l'obtenir à Québec ou à Halifax au même prix qu'à Montréal, ou même à meilleur marché. J'espère que le ministre prendra des mesures pour que ces articles soient achetés avec publicité et concurrence, afin que le public les obtienne aux prix les plus bas. Le conseil devra nommer un comité chargé de faire les achats et dire lui-même de quelle manière ces articles seront achetés au mieux de l'intérêt public. A la page 67, le ministre verra que l'Etat a payé $3,183.56 à M. N. E. Keefer. Parmi les articles du compte, il s'en trouve un concernant les réparations à la toiture des dépôts d'armes, le peinturage des murs, etc., 146 journées d'ouvrier à $3.50 et 53½ à $3.25. Les maçons et les couvreurs en ardoise ont reçu 45 cents de l'heure. Il me semble que $3.50 est un prix élevé pour les services des ouvriers à Halifax.

M. FOSTER : Tout a coûté cher à Halifax—le ministre le sait.

M. TAYLOR : Je découvre aussi à la page Q—66, que l'Etat a payé $1, chacun, 32 poteaux de cèdre. A moins que ces poteaux ne soient sculptés ou enjolivés de quelque manière, je ne puis comprendre qu'ils aient coûté si cher. Cet achat a eu lieu à Annapolis dans la Nouvelle-Ecosse. S'il s'agit des poteaux ordinaires qui se vendent 20 cents chacun dans Ontario, je me demande pourquoi ils coûtent si cher à Annapolis. J'espère que le ministre prendra note de ces chiffres et nous fournira des explications.

Sir FREDERICK BORDEN : Quant aux potaux de cèdre, j'ai moi-même payé $1 chacun des poteaux d'une qualité supérieure qui, une fois équarris, auraient eu des surfaces de 7 pouces de largeur. Je prendrai volontiers des renseignements touchant les questions que l'honorable député (M. Taylor) m'a signalées. Quant au ciment, je suppose que le prix varie en différents temps et d'un endroit à l'autre et aussi en raison des quantités achetées. L'auditeur général a dû approuver cette facture, ce qu'il n'aurait pas fait, j'imagine, s'il y avait eu quelque grave irrégularité. Toutefois, quant au principe qu'on a voulu établir au moyen de ces exemples, je tombe d'accord avec l'honorable député pour dire qu'il mé-

rite d'être étudié par le conseil de la milice. A vrai dire, j'ai déjà soulevé la même question et le conseil s'enquiert des moyens à prendre pour protéger l'intérêt public lors de l'achat des approvisionnements. On ne peut pas toujours demander des soumissions, mais on doit le faire chaque fois que c'est possible. J'ai saisi le conseil de ce problème et j'espère qu'avant la prorogation je pourrai faire connaître le plan qui aura été arrêté.

M. BERGERON : Il y a quelques instants on parlait des Plaines d'Abraham. Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire combien d'acres de terrain l'Etat a achetés, combien il en a loué pour servir d'emplacement à une manufacture, et s'il est vrai que le Gouvernement se propose de vendre la propriété entière, comme le bruit en court.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne crois pas que la nouvelle que le Gouvernement se propose de vendre la propriété soit fondée. Je n'ai même jamais entendu faire une pareille proposition. J'ignore quelle est la superficie du terrain, mais je me renseignerai. La partie louée à la Compagnie Ross n'est pas très étendue—elle l'est si peu même qu'on nous demande plus d'espace.

M. FOSTER : Est-ce une partie des Plaines d'Abraham?

M. FITZPATRICK : Ce terrain est situé à quelques acres de la citadelle entre celle-ci et les tours circulaires qui, l'honorable député le sait, s'élèvent au sommet de la colline de Perreault, l'endroit le plus élevé à l'ouest de la ville. Ce sont les anciens Cove Fields.

M. BERGERON : Quelle est la superficie des Plaines d'Abraham ?

M. FITZPATRICK : Il a été démontré, je crois, que les Plaines d'Abraham ne sont pas situées à l'endroit que nous avons ainsi nommé jusqu'ici. Elles seraient situées à un mille de distance. Si l'honorable député connait les lieux, je lui dirai qu'elles se trouvent de l'autre côté du chemin qui conduit au parlement, derrière un pâté de maisons, à deux acres environ à l'ouest, de l'aure côté de la rue Saint-Louis.

M. FOSTER : Où se trouve cette tour circulaire?

M. FITZPATRICK : Au sud, c'est celle qui surplombe la falaise.

M. FOSTER : On a semblé vouloir se moquer du représentant de Toronto lorsqu'il a fait ses observations ; mais, à mon avis, cette question ne prête pas à rire.

Notre population et les visiteurs ressentent des impressions qui ont leur influence sur notre avenir. Nous devrions avoir le sentiment de l'esthétique et conserver précieusement ce que notre pays offre de beau. Voyez ces coins de terres historiques tant vantés par les écrivains et qui éveillent des souvenirs si nombreux. Nos concitoyens les visitent en se remémorant les hauts faits de nos annales et en attachant du prix à ces monuments d'un autre âge. Les étrangers y viennent en pèlerinage; mais rendus sur les lieux, ils se trouvent en présence d'une tour percée par les ais d'une charpente et surmontée d'un réservoir. C'est une profanation qu'on ne devrait pas tolérer. Le réservoir de la manufacture devrait être déplacé et cette tour circulaire devrait demeurer intacte comme l'un des rares monuments historiques de ce pays qu'il faut admirer et dont on devrait toujours s'enorgueillir.

M. SAM. HUGHES : Le ministre voudra-t-il nous expliquer la nature des rapports qui existent entre les chefs des différents services et les membres du conseil ?

Sir FREDERICK BORDEN : Les chefs des différents services sont les aides des militaires qui font partie du conseil ; ils ont la direction des différents bureaux. Les uns auront deux ou trois sous-chefs de services sous leurs ordres, d'autres n'en auront qu'un. Ainsi, du maître général de l'artillerie relèvera le corps du génie. Le directeur de ce corps lui sera subordonné, mais il aura lui-même d'autres officiers à diriger. De plus, l'artillerie est l'un des services importants auxquels présidera le maître général de l'artillerie qui aura la haute main sur le directeur de ce service, un officier qui est au Canada depuis quelque temps, et auquel sera soumis le directeur du corps du génie en vertu des dispositions d'une autre loi. Ceci démontre suffisamment quelles sont les fonctions de ces chefs de service. Du quartier-maître général dépendront le corps de l'intendance militaire et le directeur du service des approvisionnements. Il y a aussi un directeur du service de l'habillement et de l'équipement.

M. SAM. HUGHES : Le quartier-maître général n'est-il pas lui-même un directeur ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le quartier-maître général est un membre du conseil.

M. SAM. HUGHES : Qui est-il ?

Sir FREDERICK BORDEN : C'est le colonel Macdonald, le troisième conseiller militaire.

M. WORTHINGTON : Quelles sont les fonctions de l'inspecteur général ? Relève-t-il du conseil ou du ministre ?

Si je ne me trompe, il a seul la haute direction de la troupe, sous l'autorité du ministre.

Sir FREDERICK BORDEN : Je vais entreprendre de donner des explications à mon honorable ami. Je préférerais lire l'énumération de ses fonctions ; en réalité ses devoirs ont été établis et le règlement a été publié, mais je ne l'ai pas ici. Du reste, voici quelles seront ses attributions : Lorsqu'un plan d'ensemble aura été arrêté, il sera soumis à l'inspecteur général qui devra le met-

tre à exécution, mais il pourra néanmoins agir de son propre chef et exercer son propre jugement. Il fera l'inspection de tous les services de la milice dont j'ai fait l'énumération, afin de constater si on suit la ligne de conduite tracée par le conseil. Il présentera au ministre et au conseil de la milice un rapport sur ce qu'il aura constaté. Toutefois, il aura ses coudées franches; seulement on lui remettra un plan d'ensemble élaboré par le conseil touchant ces importantes questions. Il fera l'inspection de la milice et constatera si ce plan est mis à exécution.

M. BERGERON : Je voudrais savoir s'il existe un règlement concernant l'uniforme que les officiers de la milice doivent porter. J'ai parfois eu le plaisir de fréquenter des officiers à Montréal et j'ai remarqué que les uns portaient l'uniforme khaki et d'autres l'uniforme ordinaire du corps auquel ils appartenaient. Ces uniformes disparates ne présentent pas un joli coup d'œil. Tous devraient s'habiller en khaki ou porter l'uniforme réglementaire. Je voudrais savoir si on a ordonné à tous les membres de la milice canadienne de s'habiller en khaki.

Sir FREDERICK BORDEN : Des règlements concernant la tenue sont publiés de temps à autre et parfois modifiés, mais je crois qu'il existe un règlement formel concernant l'uniforme qu'il faut porter à table dans des occasions comme celle dont parle l'honorable député, dans les banquets publics et les dîners d'amis. Mais on porte en certaines circonstances la tenue de service.

M. BERGERON : Je parle de Montréal.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois que dans la ville de Montréal, on doit porter la tenue d'apparat, bien qu'on fasse exception en faveur de la tenue de service. Dans les bataillons ruraux, il serait très difficile d'exiger la tenue d'apparat.

M. BERGERON : Dois-je comprendre que les officiers doivent payer cet uniforme de leurs propres deniers.

Sir FREDERICK BORDEN : Certainement.

M. BERGERON : Pour celui qui n'est pas initié, le coup d'œil est étrange. Il me semble que tous devraient revêtir le même uniforme. Ceux d'un même régiment portent des uniformes différents et cela ne convient pas, à mon avis.

Sir FREDERICK BORDEN : Je l'avoue.

M. SAM. HUGHES : Il est entendu que, dans les cérémonies officielles, un officier doit ou porter l'uniforme du corps auquel il appartient—c'est-à-dire la grande tenue—ou, dans les grandes réceptions, l'habit de soirée.

M. WORTHINGTON : L'une des raisons de ce mélange d'uniformes dont parle mon honorable ami (M. Bergeron) provient peut-être de ce qu'il a vu des officiers de l'armée régulière en compagnie d'officiers d'un corps de guides habillés en khaki.

M. BERGERON : J'ai vu des officiers du 65e bataillon, les uns habillés en khaki, les autres portant leur uniforme ordinaire. J'ai vu aussi des officiers supérieurs, les uns en khaki, les autres en uniforme ordinaire.

Sir FREDERICK BORDEN : Des officiers d'état-major ?

M. BERGERON : Oui ; il s'ensuit que ceux qui ne sont pas très renseignés ne peuvent dire quels rangs ces officiers occupent.

Sir FREDERICK BORDEN : Eh bien, je crois que cela ne devrait pas se faire.

M. SAM. HUGHES : Néanmoins, je regretterais qu'un officier fût obligé de se mettre en frais pour s'acheter une grande tenue. Un jeune officier, un jeune homme touchant de maigres appointements, à peine suffisants pour lui permettre de vivre, ne devrait pas être obligé de s'acheter à grand frais une grande tenue. Il devrait assister aux cérémonies officielles en habit de soirée.

M. BERGERON : Oui, si tous étaient du même rang.

M. SAM. HUGHES : Dans une réception par un régiment, lorsque tous les officiers n'ont pas l'uniforme voulu, il est d'usage de porter la petite tenue, afin que tous soient habillés de la même manière.

M. BERGERON : Si telle était la règle, il ne surgirait plus de difficultés de ce côté-là.

Topographie militaire, $20,000.

M. SAM. HUGHES : Ce crédit est moins élevé que celui de l'an dernier. A ce propos, je demanderai à l'honorable ministre de nous dire comment se compose le personnel du service cartographique.

Sir FREDERICK BORDEN : M. Anderson en fait partie.

M. SAM. HUGHES : Je parle de l'impression des cartes. Le ministère de la Milice, celui des Travaux publics, tous les ministères ont besoin de cartes. Le service manque absolument d'uniformité. Ne conviendrait-il pas d'établir un département de cartographie qui serait placé sous la direction du ministre de la Milice, de celui de l'Intérieur, ou de tout autre, selon qu'on jugerait le mieux, afin que les cartes pussent enfin être dressées à un seul et même endroit ?

M. BORDEN : C'est mon avis. Le mieux serait peut-être de placer ce service sous la direction de l'inspecteur général, et j'ai déjà proposé à mon honorable collègue de l'Intérieur (M. Sifton) de mettre la question à l'étude un de ces jours, de constituer un sous-comité du conseil chargé de trouver une solution. Il partage mon opinion. Dans l'intervalle, le crédit dont il s'agit ici n'est pas dépensé en pure perte ; on le fait ser-

vir à des travaux spéciaux dont le ministère de la Milice ne saurait se dispenser.

M. SAM. HUGHES : Fort bien ; mais le comité n'y comprend goutte. L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire comment se fait la distribution de ces deniers ?

Sir FREDERICK BORDEN : Le crédit est destiné aux études topographiques qui se font en différents endroits, le long de la frontière. Il ne conviendrait peut-être pas que je mentionne les endroits précis où ces travaux s'effectuent.

M. FOSTER : Procède-t-on avec méthode, de façon à faire une œuvre complète ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Nous avons commencé par avoir recours aux services de certains professeurs du Collège militaire royal. L'exécution de ces travaux pendant les vacances a largement favorisé la formation des élèves de cette institution. Il va sans dire que nous avons dû les payer. Depuis qu'il a été institué ici même un service de renseignements, les travaux ont acquis une importance plus grande encore ; ils sont virtuellement tous exécutés ici par un certain nombre de fonctionnaires, gradués du Collège militaire royal pour la plupart, que nous avons placés sous la direction du chef du service des renseignements.

M. FOSTER : Ces travaux sont faits une fois pour toutes ?

Sir FREDERICK BORDEN : Sans doute.

M. FOSTER : Ils pourront toujours servir ?

Sir FREDERICK BORDEN : Toujours. Toutes les routes et collines, tous les bâtiments sont indiqués sur les cartes, et les bâtiments nouveaux pourront y être également indiqués.

M. FOSTER : Fort bien ; mais au point de vue topographique ?

Sir FREDERICK BORDEN : On notera la fermeture ou l'ouverture de telle ou telle route. Le travail est fait d'une manière définitive.

M. SAM. HUGHES: Pourquoi le chiffre du crédit est-il diminué ? Je voudrais que le travail fût entièrement de tout premier ordre.

Sir FREDERICK BORDEN : Si le crédit est plus faible cette année, c'est que nous avons dû acheter l'an dernier des instruments que nous n'avons pas à acquérir cette année.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne pourra guère pousser plus loin ce soir la discussion de son budget.

Sir FREDERICK BORDEN : J'avais pensé que notre entente nous permettrait de délibérer un certain nombre des crédits suivants. Il est d'usage de convenir que tel article du budget fournira aux députés l'occasion de discuter la question sous tous ses aspects ; je propose donc que le gros crédit de $1,300,000 reste en suspens à cet effet.

M. FOSTER : Oui, pour le débat général.

Sir FREDERICK BORDEN: Et pour me fournir l'occasion de donner aux honorables députés tous les renseignements qu'il leur plaira de me demander. Nous pourrions, cependant, décider quelques autres crédits.

M. FOSTER : Passons à l'article des " exercices annuels ".

Exercises annuels, $600,000.

M. FOSTER : Ce crédit est en tous points semblable à celui de l'année dernière ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. SAM. HUGHES: Se propose-t-on de destiner une partie quelconque du présent crédit aux exercices du camp central ? Le ministre voudrait-il nous faire connaître immédiatement le but du camp central, ou préfère-t-il attendre pour cela qu'on en soit arrivé à quelque autre article de son budget ?

Sir FREDERICK BORDEN : La question étant importante, j'aimerais mieux la traiter plus tard.

M. SAM. HUGHES: Fort bien.

Sir FREDERICK BORDEN : Le présent crédit est le même que celui de l'an dernier.

M. SAM. HUGHES: Et destiné aux mêmes fins ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. FOSTER : Vous avez augmenté la solde de la troupe ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. FOSTER : Quel est aujourd'hui le chiffre de la solde ?

Sir FREDERICK BORDEN : Nous l'avons porté de cinquante cents à un dollar par jour. La première année, la solde est de cinquante cents, avec supplément de vingt-cinq cents ; la seconde année, elle est de soixante-quinze cents, avec supplément de quinze cents, c'est-à-dire qu'elle se chiffre à quatre-vingt-cinq cents ; la troisième année, elle est de $1. Le supplément n'est pas considéré comme faisant partie de la solde, dont le chiffre est réellement fixé à cinquante cents ; mais nous accordons un supplément aux miliciens qui se distinguent au camp par leurs progrès à l'instruction et leur bonne tenue. Cette manière d'agir a donné des résultats admirables. Les camps de l'année dernière furent, me dit-on, les plus remarquables que l'on a jamais vus.

M. FOSTER : Quelle est la durée des exercices ?

Sir FREDERICK BORDEN : De douze jours.

M. FOSTER : Y compris l'arrivée et le départ.

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. FOSTER : De sorte que la durée réelle des exercices——

Sir FREDERICK BORDEN—est d'environ dix ou onze jours, selon la distance à franchir. Certains corps peuvent se rendre en moins d'une journée ; d'autres y mettent la journée entière.

M. FOSTER : Les exercices ne durent pas bien longtemps.

Sir FREDERICK BORDEN : Non, pas assez longtemps, peut-être.

M. WORTHINGTON : Puisque l'on a parlé de l'établissement du camp central, je demanderai au ministre si on se propose de supprimer les camps de district ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non.

M. WORTHINGTON : Les campements se feront-ils aux anciens endroits, ou les établira-t-on ailleurs cette année?

Sir FREDERICK BORDEN : Il me paraît à désirer que les camps soient fixés toujours aux mêmes endroits. Quand on a une fois mis la main sur un bon terrain, j'estime qu'il convient d'y rester. De graves raisons peuvent parfois motiver un déplacement, mais il me semble que, règle générale, l'on devrait s'en tenir aux mêmes endroits.

M. FOSTER : Combien de miliciens prennent part à ces exercices ?

Sir FREDERICK BORDEN : Environ 40,000, y compris les corps urbains.

M. FOSTER : Y compris les corps urbains ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. WORTHINGTON : Si j'ai posé ma question au sujet des campements, c'est parce qu'il me paraît fort à souhaiter que les exercices militaires aient lieu près du quartier-général de district, surtout dans les régions où, comme dans les Cantons de l'Est, qui comptent une brigade de cavalerie, la cavalerie constitue l'arme principale du service. Depuis des années cette brigade s'embarque en chemin de fer pour se rendre jusqu'à Doucet's-Landing, d'où le bateau traversier la transporte à Trois-Rivières; de cette façon, le coût du transport de la cavalerie excède de beaucoup celui des exercices pendant toute la durée du campement. Il serait préférable, à mon sens, que les régiments de cavalerie fissent l'exercice dans leur localité respective. Les Cantons de l'Est touchant à la frontière, il importe au plus haut degré que les soldats de cette arme se familiarisent avec la région qu'ils peuvent être appelés à défendre, qu'ils en connaissent les voies ferrées, les rivières et les ponts, et, pour cette raison même, il vaudrait bien mieux, selon moi, qu'ils fissent l'exercice dans leur propre district. Nul corps de cette région ne serait assez éloigné pour nécessiter l'embarquement en chemin de fer, et une journée de marche pour se rendre au camp et en revenir serait éminemment utile aux soldats en ce qu'elle leur fournirait une bonne épreuve de marche, lour donnerait l'occasion de bivouaquer, de camper et de faire halte pour prendre leurs repas et aller au fourrage, toutes choses indispensables au bon dressage des troupes. En ce qui concerne les Cantons de l'Est, il importerait qu'un campement fût tenu en quelque endroit central, disons au quartier général de la brigade de cavalerie, à Sherbrooke, qui se trouve tout près de la frontière. Plusieurs lignes importantes de chemins de fer y convergent et il en passe plusieurs autres à une distance de douze à trente milles, qui longent tous la frontière et que les miliciens devraient apprendre à connaître, afin d'être en mesure de les protéger en cas d'hostilités.

Sir FREDERICK BORDEN : Les observations de mon honorable ami sont assurément pleines de bon sens ; je dois cependant lui faire observer qu'en cas d'hostilités, la cavalerie servirait aux côtés de l'infanterie et de l'artillerie, et qu'ils convient, selon moi, de réunir aux camps toutes les armes du service, afin de les pénétrer, du moins jusqu'à un certain point, de la communauté de la responsabilité qui pèserait sur elles en cas de guerre.

L'honorable député se trompe du tout au tout lorsqu'il affirme que le coût du transport de la troupe à Trois-Rivières excède celui des exercices militaires au camp. Je pourrai lui démontrer en tout temps qu'il n'en est rien. Nous avons dû, il y a un certain temps, jeter les yeux sur Trois-Rivières, parce qu'une épidémie de variole s'était déclarée parmi les Indiens de Laprairie, où était fixé le camp d'instruction depuis un certain nombre d'années. C'est là la raison principale du changement de localité qui a été effectué. Le rapport du directeur général du service de santé concluant à l'insalubrité de cet endroit, il nous restait l'alternative ou de contremander le rassemblement ou de transporter le camp ailleurs. Un terrain fort avantageux nous fut offert à Trois-Rivières à très bonne composition, et comme la ville nous fournissait l'éclairage et l'eau, et nous offrait nombre d'autres avantages, nous y avons tenu les campements ces deux ou trois années dernières. L'an dernier, nous avons rassemblé un camp à Laprairie et à Trois-Rivières. Où sera établi le camp de cette année, c'est ce que j'ignore, mais

je suis persuadé que le conseil donnera à la question toute l'attention dont elle est digne.

M. WORTHINGTON : Puisqu'il importe à un aussi haut degré d'exercer ensemble les différentes armes du service, pourquoi les exercices de la cavalerie ont-ils eu lieu à Laprairie l'année dernière, tandis que l'infanterie faisait ses manœuvres à Trois-Rivières ?

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami nie-t-il qu'il soit essentiel d'exercer ensemble les différentes armes du service ?

M. WORTHINGTON : Non, j'estime qu'il est essentiel de les exercer ensemble, mais il n'y a pas à Trois-Rivières d'endroit où l'artillerie puisse faire ses exercices où la cavalerie peut opérer ses manœuvres.

M. SAM. HUGHES : Le ministre n'a pas donné de renseignements précis relativement à la solde des officiers. Comparée à celle que l'on accorde aux sous-officiers, l'augmentation de la solde des officiers me semble presque mesquine. Quelle est la solde des officiers de la milice active ordinaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'elle n'a été que fort légèrement augmentée.

M. FOSTER : Les officiers se contentent de la gloire.

Sir FREDERICK BORDEN : Une légère augmentation porte la solde des lieutenants-colonels à $5 par jour.

M. FOSTER : A $5 ? Mais c'est princier, cela !

Sir FREDERICK BORDEN : Un major reçoit $4, un adjudant ou quartier-maître, $3, ce qui accuse une augmentation; les lieutenants touchent $2—augmentation sensible, puisque le chiffre de l'ancienne solde était, si je ne me trompe, d'environ $1.25. La solde des officiers du service de santé varie selon le grade qu'ils occupent; celle des officiers-payeurs, de $3 ; le sergent-major de régiment touche $1.25 ; les sergents-quartiers-maîtres, $1 ; les sergents, 90 cents ; les chefs de musique, $1.25 ; les sergents de compagnie, 85 cents ; les caporaux, 60 cents; le simple soldat reçoit 50 cents et a droit, il va sans dire, au supplément accordé pour bonne conduite.

M. HUGHES : Grossie du supplément accordé pour bonne tenue, la solde de $1.25 ou $1.50 que reçoit le sous-officier est presque égale à celle du sous-lieutenant.

M. FOWLER : La gloire suffit à ce dernier.

M. FOSTER : Les Japonais ont-ils des corps de musique militaire ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je le crois.

M. SAM. HUGHES : Ils jouent du "banzai". Ce sont de fiers combattants.

Sir FREDERICK BORDEN.

Sir FREDERICK BORDEN : Ils ont l'air de s'en bien servir.

M. SAM. HUGHES : Quoi qu'il en soit, j'espère que le ministre ne privera aucun corps de sa musique ; on a déjà tenté de le faire et ce fut une grande erreur. Rien ne vaut la musique.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est vrai.

Aide aux sociétés de tir, $60,000.

Sir FREDERICK BORDEN : L'augmentation de $10,000 qui s'accuse dans ce crédit est due à ce qu'on se livre de plus en plus à l'exercice du tir au fusil.

M. FOWLER : Le nombre des sociétés de tir s'est-il accru ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui. Je ne suis pas en mesure de dire maintenant combien il en existe ; je me ferai donner le renseignement.

M. FOWLER : J'aimerais que le ministre nous indiquât la différence qu'il y a entre les sociétés civiles et les sociétés militaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Je le ferai.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il pris quelque mesure en ce qui concerne l'établissement de champs pour le tir réduit?

Sir FREDERICK BORDEN : Ce genre de tir se pratique déjà passablement.

Arsenal fédéral, $150,000.

M. FOWLER : A l'heure qu'il est, avons-nous plus d'une fabrique ?

Sir FREDERICK BORDEN : Non, nous n'en avons qu'une seule.

M. FOWLER : Se propose-t-on d'en établir une autre ?

Sir FREDERICK BORDEN : Oui.

M. FOWLER : Quand ?

Sir FREDERICK BORDEN : Avant bien longtemps, j'espère. J'ai dit l'an dernier, et je crois qu'il en avait déjà été question l'année précédente, que certaines personnes de ce pays-ci ou d'Angleterre projetaient d'établir une fabrique de munitions—elles ont depuis obtenu l'émission de lettres patentes leur conférant la personalité civile ; et si leur projet se réalise, le Gouvernement leur imposera comme condition qu'elles devront fabriquer tous les explosifs dont on aura besoin pour la fabrication des munitions, tant à leur propre fabrique qu'à celle que l'Etat possède à Québec. L'affaire paraît en bonne voie, et je compte pouvoir, d'ici à la fin de la session, fournir de nouveaux renseignements sur ce sujet, et peut-être même déposer un traité sur le bureau de la Chambre.

M. FOWLER : Dois-je conclure de là que le Gouvernement se propose de cesser de fabriquer lui-même les munitions?

Sir FREDERICK BORDEN: Pas du tout. Nous voulons qu'il soit établi un plus grand nombre de fabriques de munitions. A vrai dire, la seule qui existe actuellement au Canada est celle que l'Etat possède à Québec. Il est à désirer que les munitions se fabriquent en plus d'un autre endroit, dans le voisinage d'Ottawa, notamment. Il est également à souhaiter que l'on puisse fabriquer au Canada tous les explosifs que nous sommes actuellement obligés d'importer pour notre arsenal de Québec. Je ne conseillerais pas d'adjuger l'entreprise des munitions à une maison qui ne se chargerait pas également de fabriquer les explosifs.

M. FOWLER : A mon avis, il est peu sage de confier la fabrication des munitions à une compagnie privée. C'est l'Etat qui devrait les fabriquer lui-même.

M. SAM. HUGHES : Cela se fait pourtant en Angleterre.

M. FOWLER : Peu m'importe ce qui se pratique en Angleterre ; ce n'est pas à cette source-là que nous devons nécessairement nous inspirer. Afin d'éviter que les explosifs soient défectueux, il me semble que le Gouvernement devrait les fabriquer lui-même.

Sir FREDERICK BORDEN : Cette expérience pourrait coûter assez cher. A tout événement, j'ai pensé qu'il serait sage de favoriser la fabrication des munitions par une compagnie privée, ne fût-ce que dans le seul but d'établir une sorte de contrôle sur notre propre manufacture. Tel est l'usage suivi en Angleterre et aux Etats-Unis : le gouvernement fabrique une partie des munitions, et des particuliers l'autre, de sorte qu'il s'exerce une sorte de contrôle mutuel de part et d'autre. Il semble que l'heure actuelle se prête admirablement à l'établissement en ce pays d'une fabrique d'explosifs, puisque la construction des voies ferrées est à la veille de prendre un essor qu'elle n'a pas encore connu jusqu'ici, et que les explosifs seront en grande demande; il semble donc que l'heure soit venue d'inviter les capitalistes à tenter l'aventure. J'ai eu beaucoup de peine, je vous l'assure, à convaincre les capitalistes qu'ils pourront trouver leur compte à ne fabriquer d'explosifs que pour l'usage exclusif du gouvernement canadien, attendu que la quantité sera très restreinte.

M. FOWLER : L'idée ne serait peut-être pas mauvaise de faire fabriquer les explosifs par les détenus des pénitenciers. En cas d'accident, les pertes de vie causeraient moins d'émoi.

Sir FREDERICK BORDEN : Cela vaudrait mieux que la fabrication de la ficelle d'engerbage.

M. FOSTER : Il est un renseignement que j'aimerais bien avoir et qui serait sans doute de quelque intérêt pour tout le pays ; j'inviterai donc l'honorable ministre à nous laisser savoir aussi exactement que possible, lorsqu'il apportera tous les renseignements qu'il a promis, dans quelle situation se trouve aujourd'hui le Canada sous le rapport de l'armement—le nombre d'hommes exercés et de fusils que nous pouvons mettre entre leurs mains, notre provision de munitions, nos grosses pièces d'artillerie, les fortifications, s'il en est, destinées à protéger nos villes maritimes. Telle est la nature des renseignements que je voudrais obtenir si cette publication ne doit pas compromettre la défense nationale. Je tiens à faire observer que si nous sommes à peu près sans moyens de défense—et je crois que nous le sommes réellement—il n'y a guère d'inconvénient à l'avouer et à ne montrer à l'étranger que nos seuls bras vigoureux, pourvu que nous prenions la détermination de faire mieux et de renforcer notre situation. Les moyens de défense de ce pays me paraissent bien chimériques, et si le peuple se rendait compte de la situation dans laquelle nous nous trouvons, il se trouverait plus de gens pour appuyer les mesures qu'il est nécessaire de prendre pour l'armement et la défense du pays.

Sir FREDERICK BORDEN : Je constate avec le plus grand plaisir que mon honorable ami porte à ces questions un intérêt plus vif que celui que la plupart d'entre nous y portaient il y a quelques années. S'il est des renseignements que l'on peut fournir, il en est d'autres aussi, notamment en ce qui concerne les fusils et les bouches à feu, ou notre provision de munitions, qu'il serait imprudent de communiquer. Je serais favorable à la nomination d'une députation composée de représentants de l'un et de l'autre partis politiques, à laquelle le conseil ou moi-même pourrions dévoiler notre situation exacte. Si l'honorable député qui dirige l'opposition agrée mon conseil, ce me sera un véritable plaisir de préparer une entrevue entre un certain nombre de députés qui s'intéressent aux choses militaires et les membres du conseil qui leur fourniront les renseignements les plus complets.

M. FOSTER : L'idée est bonne. Pour obtenir l'appui des gens, il faut d'abord les convaincre que tel ou tel besoin se fait sentir.

M. INGRAM : C'est-à-dire que si l'on suivait ce conseil, les membres de la députation seraient tenus de garder le secret et qu'une telle conférence ne serait d'aucune utilité pour nous. Voilà un point qui, avec la publication du rapport du major général, ont provoqué l'an dernier d'assez sérieuses divergences d'opinion. Nombre de militaires, y compris le major général lui-même, étaient d'avis que le rapport aurait dû être communiqué à la Chambre afin que les députés pussent savoir ce qu'un officier aussi capable et distingué que lord Dundonald jugeait nécessaire pour la défense du pays.

A-t-on versé aux autorités britanniques une partie quelconque de $110,000 votés pour les travaux de défense d'Esquimault ?

Sir FREDERICK BORDEN : Cette somme a été payée en entier aux autorités anglaises. Il a été conclu entre les gouvernements anglais et canadien, relativement à la défense d'Esquimault, un arrangement en vertu duquel les frais se trouvent partagés par moitiés. Le gouvernement anglais se charge des travaux et y emploie ses propres hommes la plupart du temps, excepté pendant la durée du campement annuel, et nous lui remboursons la moitié de la dépense.

M. INGRAM : Il y a un an ou deux, notre part n'était, ce me semble, que de $35,000. Nous faut-il payer davantage maintenant?

Sir FREDERICK BORDEN : En vertu d'un nouvel arrangement conclu il y a trois ou quatre ans, et qui fut déposé sur le bureau de la Chambre, nous sommes tenus de payer la moitié des frais.

M. INGRAM : Sont-ce là les seuls deniers que le Gouvernement fournit à l'empire pour la défense du territoire canadien?

Sir FREDERICK BORDEN : Non ; le gouvernement canadien a déboursé des sommes considérables pour acheter les terrains destinés aux grosses pièces d'artillerie. L'an dernier, nous avons payé de ce chef $25,000. Cela faisait partie de l'entente. Nous achetons tout le terrain nécessaire au parc d'artillerie où seront montées les bouches à feu qui doivent servir à la défense du territoire.

M. INGRAM : N'est-il pas aussi survenu quelque changement à Halifax au cours de l'année dernière?

Sir FREDERICK BORDEN : A en croire les journaux, des changements se seraient produits, mais le Gouvernement n'a pas encore été officiellement informé de celui que l'on dit avoir été effectué à Halifax.

(Le comité rend compte de ses travaux.)

(Sur proposition de sir William Mulock, la séance est levée à 10 heures 30 du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, 2 février 1905.

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

BILLS PRIVES—PROLONGATION DES DELAIS.

(M. GEO.-D. GRANT propose, conformément aux conclusions du rapport adopté par le comité spécial des ordres permanents, que la limite du délai pour la réception des pétitions relatives aux bills d'intérêt privé, et celle concernant le dépôt des bills d'intérêt privé, soient prorogées respectivement au jeudi, 23 février, et au jeudi, 9 mars prochains.)

M. T. S. SPROULE : J'aimerais à savoir ce que l'honorable premier ministre pense de cette proposition. Pour faciliter ses travaux, la Chambre a décidé que les pétitions pour bills privés devaient être présentées avant une certaine date. Cette règle a cependant été plus souvent violée qu'observée. Si le temps accordé est trop court qu'on le mette plus long. L'année dernière j'ai appelé souvent l'attention de la Chambre sur cette question. Vaudrait autant ne pas avoir de règle à ce sujet que de ne pas la suivre, et je crois que la Chambre devrait ou modifier ses règlements à ce sujet ou insister sur leur observation.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami de Grey a en effet appelé plus d'une fois l'attention de la Chambre et la mienne en particulier sur la violation continuelle de cette règle. Mais je ne crois pas que mon honorable ami lui-même se soit jamais opposé à la demande que l'on nous fait invariablement tous les ans d'accorder un premier délai. Depuis que je suis au Parlement, je ne crois pas que la Chambre l'ait jamais refusé ; mais en ces dernières années, on en a fait presqu'un abus, et à la dernière session le comité des ordres permanents a demandé à la Chambre une prolongation des délais, non pas une fois, mais trois ou quatre fois. La première demande est, cependant, toujours accordée.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à cette première demande.

Sir WILFRID LAURIER : Le comité des ordre spermanents fera bien, cependant, de prendre note que la Chambre n'accordera pas de nouveaux délais. Naturellement, il pourra y avoir des exceptions ; mais il faudra des raisons spéciales. Mon honorable ami dit que cette règle devrait être modifiée. Ce serait peut-être une bonne chose, et nous pourrions en même temps reviser plusieurs autres articles de nos règlements, comme, par exemple, l'article qui dit que la Chambre doit se réunir à sept heures et demi après le dîner, tandis qu'en fait, de consentement mutuel, ne nous réunissons jamais avant huit heures. Dans le cas que nous occupe, je vois avec plaisir que l'honorable député de Grey ne refuse pas d'accorder le délai demandé, mais à l'avenir nous devrions refuser toutes demandes de ce genre.

M. MACLEAN : Je ne partage pas absolument l'opinion exprimée par le chef du Gouvernement et par notre honorable collègue (M. Sproule).

Le Parlement est assemblé ici pour servir le public, et on devrait donner à ce public autant de facilités que possible pour obtenir les lois qu'il désire. Il peut y avoir

quelquefois des raisons très importantes pour faire adopter certaines lois, dont avis n'a pu être donné à temps, et je crois que la Chambre servira mieux le public en prolongeant la date de la réception des bill. J'admets qu'il faudra donner les raisons, mais règle générale je crois que le parlement doit faire tot ce qui est en son pouvoir pour servir le public.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, mais suivant la constitution anglaise et suivant les règles du bon sens, le public est mieux servi lorsqu'il y a des règles sur lesquelles il peut se guider. Je constate que mon honorable ami se fait réformateur, et il veut servir le public sans aucun règlement. l'eut-être est-il en faveur de quelques-unes de ces compagnies qui ont toujours besoin de législation particulière.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable premier ministre n'a pas exactement saisi ma pensée. Les sessions sont maintenant de plus en plus longues, cinq mois et souvent six mois ; et il n'y a pas de raison pour que la loi accorde une prolongation de délai. Mais, naturellement, l'honorable premier ministre penche toujours du côté de la restriction.

M. URIAH WILSON: Voici la raison pour laquelle le comité fait cette demande. Son secrétaire lui a appris que le Sénat avait prolongé les délais pour la réception des pétitions jusqu'au 23 février et ceux de la présentation des bills à une semaine plus tard, et que si nous n'adoptions pas les mêmes dates, toutes les pétitions seraient présentées au comité des ordres permanents du Sénat ; il n'en viendrait pas aux Communes. Telle est la raison pour laquelle le comité a fait unanimement cette demande à la Chambre.

M. GEORGE E. FOSTER : Cette question me semble réglée, mais l'honorable premier ministre a, pendant cette discussion, soulevé un point que je veux discuter. Il a dit que de consentement mutuel la Chambre en était venue à ne se remettre au travail, après la suspension de la séance pour le dîner, qu'à huit heures du soir. Si telle était l'entente, j'en serais très peiné, parce que nous perdons une demi-heure d'un temps précieux. Pour ma part, je préfèrerais être ici à sept heures et demie, ainsi que le veut le règlement, et clore la séance une demi-heure plus tôt, s'il faut absolument perdre du temps. Hier soir nous avons adopté des crédits très importants, et il n'y avait qu'un ministre dans la Chambre prêt à se mettre à la besogne. Un peu plus tard il en arriva un autre, et pendant assez longtemps les banquettes du côté ministériel étaient vides. Je regrette de dire que de ce côté de la Chambre (la gauche) il n'y avait pas beaucoup de députés à leur siège, mais c'est au parti ministériel à donner le bon exemple. Ce n'est pas montrer que nous nous intéressons au bien du pays, lorsque les membres des deux côtés de la Chambre ne s'empressent pas plus de se rendre aux séances auxquelles on doit voter les crédits publics. Il était près de huit heures et un quart hier soir, lorsque la Chambre a pu se mettre à la besogne.

Sir WILFRID LAURIER : Permettez !

M. FOSTER : Il était plus de huit heures, et la Chambre devrait être à la besogne à sept heures et demie. Il me semble qu'entre six heures et sept heures et demie il y a assez de temps pour prendre toute la nourriture dont un homme ordinaire peut avoir besoin.

AMENDEMENT AU CODE CRIMINEL.

(M. D. W. BOLE (Winnipeg) dépose un bill (n° 23) ayant pour objet de modifier les dispositions du code criminel canadien de 1902, concernant les maisons de prostitution.)

Quelques DEPUTES : Expliquez.

M. BOLE : Tout dernièrement un juge du Manitoba a décidé qu'une maison dans laquelle il n'y a qu'une seule femme de mauvaise vie ne tombe pas sous le coup de la loi, et le but de mon bill est de corriger cette anomalie. Nous avons dans la ville de Winnipeg, que j'ai l'honneur de représenter, la preuve que l'amendement que je propose est nécessaire. Des maisons occupées par une femme seule dans un but de prostitution existent dans les meilleurs quartiers de la ville, et dans certains cas les citoyens ont été obligés de se faire justice à eux-mêmes en brisant les vitres et les portes de ces maisons, afin de les faire déguerpir.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

QUESTIONS.

W. T. R. PRESTON, AGENT D'IMMIGRATION.

M. URIAH WILSON :

Pour quel motif M. W. T. R. Preston, commissaire d'immigration dans la Grande-Bretagne, est-il venu en Canada au mois d'octobre dernier ?

2. A-t-il été mandé par le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres, ou est-il venu de son propre mouvement ?

3. Est-il vrai qu'il y a eu conflit entre M. Preston et des fonctionnaires du bureau du haut commissaire à Londres ?

4. Des plaintes ont-elles été faites au Gouvernement ou à quelqu'un de ses membres ou à quelqu'un des sous-ministres à Ottawa, ou à des officiers du ministère de l'Intérieur, portant que M. Preston était intervenu dans les affaires du bureau du haut commissaire.

5. M. Preston a-t-il autorité sur quelque membre du personnel du bureau du haut commissaire, ou ses devoirs se rapportent-ils uniquement au service de l'émigration ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : M. W. T. R.

Preston n'est pas venu au Canada au mois d'octobre dernier, mais au mois de novembre. Il est arrivé ici le 17 novembre, et est venu au Canada avec la permission du ministre de l'Intérieur (l'honorable M. Sifton) afin de discuter certaines affaires particulières concernant l'immigration. Autant que le Gouvernement peut savoir, il n'y a pas eu de conflit entre M. Preston et les fonctionnaires du bureau du haut commissaire, et aucun membre du Gouvernement n'a reçu de plaintes à ce sujet, autant que je puis savoir. M. Preston n'a pas d'autorité sur aucun des membres du personnel du bureau du haut commissaire à Londres, et ses fonctions se rapportent uniquement à la question de l'immigration.

INSPECTEUR DU COMBUSTIBLE SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FOSTER :

A quelle date a été créé le poste d'inspecteur du combustible sur le chemin de fer Intercolonial ?

2. Quelles sont les fonctions de cet officier ?

3. Quel est le titulaire actuel, quand a-t-il été nommé et quel est son traitement ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Avril 1891.

2. Surveiller la livraison du charbon aux locomotives, faire l'inspection de la manière dont on l'utilise et proposer des améliorations ayant pour but de produire avec les différentes qualités de houille, le plus de vapeur possible.

3. M. C. Locquhart, nommé le 5 juillet 1904, $75 par mois.

PERMIS DE COUPE DE BOIS SUR L'ILE BADGELY.

M. FOSTER :

1. Le département des Affaires indiennes a-t-il accordé des permis ou licences à quelques personnes pour la coupe du bois dans l'île Badgely, sur la rive de la baie Georgienne, en 1904 et 1905 ?

2. Dans l'affirmative, à qui et dans quelle mesure ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le département des Affaires indiennes n'a accordé aucuns permis en 1904 et 1905.

DAVID ROUSE, DOUANIER.

M. URIAH WILSON :

1. A quelle date David Rouse a-t-il reçu sa nomination comme officier de douane au village de Bath, dans les comtés de Lennox et d'Addington ?

2. Quels appointements a-t-il reçus lors de sa nomination ?

3. Son traitement a-t-il été augmenté depuis cette date, et quand ?

4. Quel est actuellement son traitement ?

5. Quel a été le chiffre des perceptions de la douane au bureau de Bath depuis 1896 ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) :

1 et 2. David Rouse a été nommé sous-percepteur des douanes à Bath le 18 mars 1898, avec un traitement de $150 par année, en remplacement de John Hogle, décédé, dont le traitement était de $450 par année.

3. Le traitement de M. Rouse a été porté à $400 par année le 1er juillet 1900.

5. Les perceptions de douane à Bath pour les huit années depuis le 1er juillet 1896 jusqu'au 1er juillet 1904 ont été de $362.

LE TRAITEMENT DE M. W. T. R. PRESTON.

M. MONK :

1. Quel est le traitement actuel de M. W. T. R. Preston, employé en Europe par le Gouvernement pour des fins d'émigration ?

2. Quel montant lui a été payé pour ses dépenses de voyage et autres au cours de l'an dernier ?

3. Où se trouve-t-il à présent et quelles sont ses occupations ?

4. Quelle est la date de son dernier rapport au département de l'Intérieur ?

5. Combien de rapports ont été faits par lui au cours de l'an dernier ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. $3,000 par année.

2. $679.49 pour les onze mois terminant le 30 novembre 1904.

3. A Londres, Angleterre, où il remplit les fonctions de commissaire d'immigration du Canada avec surveillance sur tous les agents d'immigration dans les Iles-Britanniques et sur le continent européen.

4. 30 juin 1904.

5. Un, pour l'exercice financier 1903-1904. Ce rapport est dans le moment à l'impression.

EMPLOI D'OUVRIERS SUPPLEMENTAIRES AU CANAL WELLAND.

M. LANCASTER :

1. Combien d'ouvriers supplémentaires ont été employés sur le canal Welland pendant les mois de septembre, octobre et novembre 1904 ?

2. A la demande de qui, et sur quelle recommandaton ces hommes ont-ils été employés ?

3. Quelle était la nature de leur travail et sur quelles écluses ou autres parties du canal ont-ils été employés ?

4. Quels étaient leurs gages par jour ?

5. Quand ont-ils été remerciés et pourquoi ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. En septembre, 25 hommes ; en octobre, 74 ; en novembre, 42.

2. L'ingénieur surveillant avait besoin de ces ouvriers, et ils ont été employés, sur la recommandation de personnes jouissant de la confiance du ministère.

3. Réparations générales, creusement de fossés à Humberstone et le long des écluses d'alimentation 12, 15 et 16. Erection de po-

teaux en acier et construction d'un transformateur se rattachant à l'installation de l'éclairage électrique.

4. $1.50 par jour.

5. Quelques-uns ont été congédiés à la fin d'octobre, et d'autres le 1er décembre dernier, les travaux auxquels ils avaient été employés étant terminés.

DEPOT DE RAPPORT.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai l'honneur de déposer sur le bureau le rapport annuel du ministère de l'Intérieur pour l'exercice finissant le 30 juin 1904.

REPRESENTATION DU YUKON.

M. W. B. NORTHRUP (Hastings-est) : Avant la lecture de l'ordre du jour, je désire demander au premier ministre (sir Wilfrid) Laurier) si le Gouvernement a quelques renseignements à soumettre à la Chambre sur les causes ou motifs qui ont empêché la publication dans la " Gazette Officielle " du rapport de l'élection du député dernièrement élu au Yukon. Je crois savoir qu'au cours de l'élection qui a eu lieu au Yukon le 16 décembre dernier, le docteur Thompson a été élu. Le rapport de l'élection n'a pas encore été publié dans la "Gazette Officielle"; et la Chambre, si je ne me trompe, ignore absolument s'il a été transmis un rapport dans ce sens. Je ferai observer que, surtout dans le moment, alors que le Parlement est à la veille d'être saisi d'une proposition de loi tendant à accorder l'autonomie aux territoires du Nord-Ouest, il importe que le Yukon soit représenté ici.

Si le blâme doit retomber sur quelqu'un pour ce retard, il importe que la chose soit constatée le plus tôt possible.

M. FOSTER : Quand le bref d'élection devait-il être transmis ?

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Cette date m'échappe pour le moment. En prévision d'une interpellation au sujet de ce rapport d'élection, j'ai fait dresser un exposé circonstancié à cet égard, mais malheureusement, je n'ai pas apporté ces documents. Demain même, je serai en mesure de communiquer cet exposé de faits à la Chambre.

M. FOSTER : Ce rapport se fait attendre bien longtemps.

M. FITZPATRICK : La chose paraît assez singulière. Je suis allé moi-même aux renseignements et je constate que sous l'empire de la représentation du Yukon, certaines dispositions de la loi des élections fédérales ne sont pas applicables au Yukon, et que, à la rigueur, le président d'élection a usé de son droit en fixant au 7 février la date à laquelle il ferait sa déclaration.

Toutefois, ce retard est insolite, et nous lui avons demandé des éclaircissements à ce sujet.

M. FOSTER : Quel est le nom de ce président d'élection ?

M. FITZPATRICK : Je ne me le rappelle pas. Demain, toutefois, j'aurai tous les documents sous les yeux et serai en mesure de faire un exposé de faits circonstancié.

L'INTERDICTION DU BETAIL CANADIEN EN ANGLETERRE.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un entrefilet paru dans le " Star," de Montréal, au sujet de l'interdiction du bétail canadien. Comme les députés prennent un vif intérêt à la question, et qu'elle intéresse aussi profondément le pays, je me permettrai de donner lecture de quelques lignes de cet entrefilet. Le correspondant spécial de ce journal lui transmet par le cable, en date du 1er février, ce qui suit :

L'honorable Henry Chaplin, l'ex-ministre de l'Agriculture, a ouvert hier à Oakham une campagne dans les comtés ruraux contre la réouverture des ports britanniques aux bestiaux de réserve venant du Canada. Il a sévèrement blâmé sir Henry Campbell-Bannerman pour avoir fait si bon marché des graves responsabilités qu'il devra peut-être assumer à brève échéance, à titre de ministre d'Etat, en favorisant cette mesure qui exposerait de nouveau les troupeaux de la Grande-Bretagne au risque de l'infection, après tous les embarras éprouvés et les dépenses énormes effectuées pour la combattre et la faire disparaître. Si on rouvre nos ports de nouveau aux bestiaux de réserve canadiens les cultivateurs de la Grande-Bretagne verront encore une fois leurs troupeaux décimés par ces maladies infectieuses. La levée de l'interdiction serait un acte insensé, désastreux pour les engraisseurs de bestiaux en Grande-Bretagne.

Puis, le correspondant résume ainsi la question sous le titre de " Problème du Canada " :

Il est ainsi créé une situation politique fort intéressante. Le problème se pose : est-ce que le gouvernement canadien peut mettre sir Henry Campbell-Bannerman en lieu de prouver au Parlement que les bestiaux canadiens sont absolument à l'abri de tout risque de contagion du côté des Etats-Unis ?

J'observe que les journaux, et en particulier, le " World ", de Toronto, affirment que le Gouvernement est à la veille de prendre des mesures sérieuses pour obtenir la levée de l'interdiction qui pèse sur les bestiaux canadiens en Grande-Bretagne. J'ignore ce qui en est, mais je sais parfaitement que le Gouvernement, de concert avec les députés de ce côté de la Chambre (la gauche), se rend compte de l'urgence de faire cesser cette prohibition. A mon avis, il importe de contrecarrer l'agitation qui se fait actuellement contre la levée de l'interdiction.

M. R. G. MACPHERSON (ville de Vancouver) : Je tiendrais à savoir si l'honorable député (M. Lennox) a tronqué la dépêche dont il vient de nous donner lecture. L'année dernière, nous avons été témoins de pareil spectacle ; l'honorable député s'est permis de tronquer le texte d'une lettre qu'il a lue ici.

M. LENNOX : Comme question de privilège, je répondrai à l'honorable député en temps opportun. Il a libre accès aux feuilles publiques, et je lui en recommande la lecture. La presse est une source précieuse de lumière, et je ne saurais trop la recommander à l'honorable député.

M. MACPHERSON : Je prierais l'honorable député (M. Lennox) de me communiquer ce journal, ou de le déposer sur le bureau de la Chambre, afin que je puisse en prendre connaissance.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): L'honorable député (M. Lennox) vient de signaler à la Chambre une question fort importante qui semble actuellement accaparer l'attention des hommes publics en Grande-Bretagne. Depuis quelque temps, les journaux d'Angleterre et les dépêches transmises par le câble à nos propres journaux contiennent de sallusions aux déclarations faites à cet égard par les hommes publics anglais se réclamant des deux partis politiques, au cours de la campagne qui se poursuit. J'ai suivi de fort près les comptes rendus de ces discours.

A mon avis, toutefois, il ne convient pas que les hommes publics au Canada s'immiscent dans un débat politique se déroulant au sein de la mère patrie, pour faire connaître la pensée du peuple canadien sur la question ; car pareille ingérence porterait peut-être préjudice à l'attitude que le Canada pourrait adopter au cours des négociations sur cette question avec le gouvernement britannique, quand sonnera l'heure de rouvrir le débat. Il y a quelque temps, le ministre de l'Agriculture du jour, en Angleterre, déclarait catégoriquement qu'il était inutile de discuter la chose, puisque l'interdiction ne serait pas levée. Je dois ajouter que cette déclaration a été provoquée par les représentations formulées par le gouvernement canadien à ce sujet. En présence d'une déclaration aussi catégorique, nous avons jugé qu'il n'y avait plus lieu de tenter de nouvelles démarches et qu'il valait mieux attendre que l'occasion favorable se présentât pour rouvrir le débat. Je dois ajouter que, dans le cours de ces semaines dernières, il semble avoir surgi, à mon sens, une occasion favorable pour remettre l'affaire sur le tapis.

S'il faut ajouter foi à un compte rendu, de sources apparemment authentiques, le ministre actuel de l'agriculture en Angleterre aurait publiquement déclaré que, d'après ses propres observations, le peuple canadien semblait tout à fait réconcilié à la situation actuelle et que, en pareille circonstance, il n'y avait pas lieu de discuter la chose davantage. Je pris la liberté de proposer, sur-le-champ, à Son Excellence le Gouverneur général, de transmettre une dépêche au gouvernement anglais, appelant son attention sur cette déclaration du ministre, lui demandant si elle était bien officielle, si le compte rendu des journaux était authentique, et faisant observer que, dans l'affirmative, le ministre de l'Agriculture se trompait gravement sur l'état de l'opinion publique au Canada, au sujet de cette question. Jusqu'ici il n'a pas encore été reçu de réponse à cette dépêche. La question intéresse vivement notre commerce ; elle est de la plus haute importance pour nos éleveurs de bestiaux et pour ceux qui se livrent à l'industrie de l'exportation du bétail sur pied entre le Canada et la Grande-Bretagne. Je tiens à donner à l'honorable député et à la Chambre l'assurance que le Gouvernement suit d'un œil fort attentif les différentes phases de ce débat et que chaque fois qu'il se présentera une circonstance favorable pour faire valoir les vues du public canadien et avancer les intérêts du commerce canadien, nous ne manquerons pas d'en tirer parti, comme nous l'avons fait par le passé.

M. FOSTER : Le ministre faciliterait à la Chambre l'intelligence de la question, s'il voulait bien déposer sur le bureau un exemplaire de la dépêche qu'il vient de citer. Nous serions tous bien aises de prendre connaissance de cette dépêche qui, j'en suis convaincu, doit être couchée dans un style énergique et éloquent.

M. FISHER : Je me ferai un véritable plaisir de déposer immédiatement sur le bureau un exemplaire de cette dépêche.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre de l'Agriculture est-il partisan de la théorie que les Canadiens y gagneraient à exporter en Angleterre leurs bestiaux destinés à l'engraissement au lieu de les engraiser ici?

M. FISHER : Je n'ai jamais formulé de doctrine à cet égard ; mais je soutiens qu'il y va de l'intérêt de l'industrie d'exportation de notre bétail vivant de faire disparaître la prohibition en question.

M. W. F. MACLEAN : Sans doute, mais non pas pour le bétail maigre.

M. BENNETT : Comme le ministre de l'Agriculture a effectué une réforme dans les règlements des Etats-Unis, peut-être réussira-t-il à opérer une réforme similaire dans les règlements établis en Angleterre. Le ministre s'est attribué, par tout le pays, le mérite de cette réforme, prétendant que la chose est due à sa toute-puissance et non pas au gouvernement des Etats-Unis.

M. FISHER : Je serai bien heureux, si je réussis dans cette tâche.

INONDATIONS A VERDUN, P.Q.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) propose :

Le dépôt de copies de la correspondance échangée entre certains intéressés de la ville de Verdun, comté de Jacques-Cartier, et la commission du port de Montréal ou le ministère de la Marine et des Pêcheries, touchant la protection contre les inondations à Verdun, sur le parcours du rivage du fleuve Saint-Laurent.

Monsieur l'Orateur, cette motion vise au dépôt de copies de lettres adressées par certains intéressés de la ville de Verdun, près de Montréal, soit à la commission du port de Montréal, soit au ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la protection contre les inondations. Je dois dire pour l'édification de la Chambre, que la ville de Verdun, au cours des huit années écoulées, s'est développée peut-être plus rapidement que tout autre faubourg de Montréal. En 1896, il n'existait que quelques maisons d'habitation là où s'élève aujourd'hui la ville de Verdun. A cette époque le chiffre de la population était si insignifiant qu'on n'a pas jugé utile d'y tenir d'assemblée politique, au cours des élections de 1896. Aujourd'hui, il y a 1,600 électeurs inscrits sur la liste des votants, et il s'y trouve quatre arrondissements de votation ; le chiffre de la population est élevé, le nombre des maisons d'habitation s'est accru dans une proportion étonnante ; la ville est desservie par le tramway électrique de Montréal ; elle est dotée de divers services, éclairage électrique, eau, drainage, bref, elle progesse de jour en jour. L'année dernière, elle a subi une rude épreuve, sous forme d'inondation provoquée par la crue des eaux du fleuve Saint-Laurent, au printemps. L'inondation de la ville s'est produite par l'accumulation des eaux dans le déversoir de l'aqueduc de Montréal et leur débordement sur la chaussée du déversoir. La chaussée est plus étendue du côté de la ville de Montréal que du côté de l'ouest, c'est-à-dire du côté de Verdun, et un énorme volume d'eau s'y est déversé en une seule nuit. A cela est venu s'ajouter le débordement ordinaire du Saint-Laurent sur les rives du fleuve.

Je dois ajouter que cette inondation a causé des dommages considérables. Les ouvrages de protection contre les inondations établis dans le voisinage de Montréal ne s'étendent qu'en partie dans la ville de Verdun. Pour rendre cette protection absolument efficace, il serait d'urgence de prolonger le mur le long du fleuve Saint-Laurent, sur la partie qui fait face à la ville de Verdun. Je vois par les journaux qu'il a été adressé des lettres aux commissaires du port, leur demandant de protéger la ville contre le retour d'inondations aussi désastreuses que celle de l'année dernière. A mon avis, il serait convenable que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) fît ouvrir une enquête par un ingénieur attaché au service du ministère ; et je ne sache point qu'il soit possible de confier cette tâche à un ingénieur plus compétent que M. Saint-George, qui a longtemps rempli la charge d'ingénieur de la ville de Montréal et qui a été en lieu d'étudier tout spécialement cette question des inondations. Le ministre ferait acte de simple justice en instituant une enquête portant sur les meilleures mesures à adopter pour protéger la ville contre les inondations du Saint-Laurent. D'après mon interprétation du statut 57-58 Vict., ch. 48, la dernière loi se rattachant à la commission du port de Montréal, la partie de la ville de Verdun qui a besoin de protection, est située en dehors des limtes de la juridiction de cette commission. Sauf erreur de ma part, je constate, d'après la lecture de l'annexe 2 de la loi que je viens de mentionner, que la limite occidentale du territoire assigné à la juridction de la commission en question est fixée à la petite rivière Saint-Pierre, et l'innondation a été causée par la situation du terrain, dont l'élévation est supérieure à l'entrée de la petite rivière Saint-Pierre. Si mon interprétation de l'annexe du statut en question est fondée, c'est au ministère de la Marine et des Pêcheries qu'il appartiendrait d'enquêter sur la cause de cette inondation, et si la chose est possible, d'y remédier ; car l'inondation de l'année dernière a abouti à un véritable désastre. Les dommages causés dans un certain sens sont incalculables. Si ces inondations se répétaient, elles empêcheraient le développement de cette ville florissante ; et si je suis renseigné avec exactitude par ceux qui connaissent bien la localité, le ministère de la Marine et des Pêcheries pourrait fort facilement, au moyen de travaux protecteurs suffisants, remédier à l'inondation. Je dois ajouter que, au cours de la dernière campagne électorale, le condidat du Gouvernement dans le comté de Jacques-Cartier s'est solennellement engagé, à titre de partisan du cabinet, à veiller à ce que le Gouvernement se préoccupât immédiatement de la question.

M. PREFONTAINE : Il n'a pas été élu.

M. MONK : Le ministre le comprend, cela va sans dire, nulle condition n'était attachée à cet engagement. La chose devait s'effectuer d'urgence, en toute éventualité. Le public a compté sur cette promesse ; et de fait, je n'ai pas reçu, à cette époque, des électeurs de Verdun, l'appui que j'eûs été en lieu d'en attendre, en d'autres circonstances. Le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine), j'en suis convaincu, comprendra qu'il y a urgence d'instituer au moins une enquête. Le prolongement du mur de protection, sur le parcours de la rive du Saint-Laurent jusqu'à un point assez avancé vers l'ouest pour empêcher le retour de l'inondation du fleuve lui-même, n'entraînerait pas de bien fortes dépenses. A tout événement, l'ingénieur serait en

mesure de renseigner le ministère à cet égard.

L'autre endroit où l'eau débordait, c'est-à-dire le talus du bief de l'aqueduc de Montréal, au point où il joint le Saint-Laurent, est absolument, si je comprends bien le statut que j'ai cité précédemment, sous la dépendance du département de la Marine, et ce département peut ou ordonner à la ville de Montréal d'élever ce talus du bief suffisamment pour qu'il n'y ait plus de possibilité de débordement à l'avenir, ou encore exécuter directement ces travaux, s'il le juge à propos. Je recommande cette question, qui intéresse grandement la ville de Verdun, à l'attention de mon honorable ami le ministre (M. Préfontaine).

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : En réponse à l'honorable député (M. Monk), je dirai qu'il n'y aura aucune objection quelconque à la production des documents indiqués ; ceux qui ne sont pas en la possession du département seront obtenus de la commission du port de Montréal. Quant à la proposition de faire faire un rapport spécial sur la condition des affaires à Verdun, je la mettrai sérieusement à l'étude et je consulterai M. Saint-George dont le nom a été mentionné. Je sais qu'il a les capacités voulues pour exécuter ce travail, car il a été engagé dans tous les travaux de protection contre l'inondation à Montréal exécutés depuis dix ans.

La motion est adoptée.

MODIFICATION DE L'ACTE CONCERNANT LA GENDARMERIE A CHEVAL DU NORD-OUEST.

Le projet de loi (bill n° 8)—au nom de sir Wilfrid Laurier, premier ministre—tendant à modifier la loi de 1894 sur la gendarmerie à cheval, est admis à la deuxième lecture, et la Chambre se forme en comité pour en délibérer.

Article premier, solde.

M. SPROULE : Est-ce une diminution ou une augmentation ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : A l'occasion de la première lecture de ce projet de loi, j'ai expliqué que sa fin était d'augmenter la solde des officiers de $400, et celle des sous-officiers et constables de 25 cents par jour. Actuellement, par exemple, le commissaire qui a le commandement de la gendarmerie à Régina, retire $2,600. Il touchera $3,000. Un surintendant reçoit, si je ne me trompe, $1,500 ; il devra recevoir $1,800. Les inspecteurs retirent $1,000 ; ils en recevront $1,400. J'ajouterai que c'est là le maximum et que nous ne nous proposons pas de leur donner cette augmentation d'un seul coup. La règle que nous avons adoptée, c'est que tout officier qui aura été huit ans dans le service recevra sur-le-champ l'augmentation de $400 ; les augmentations des autres varieront au taux de $50 par année de service, jusqu'à concurrence de $1,400. Tous ceux qui ont été au moins huit ans dans le service recevront sur-le-champ une augmentation de $400 ; ceux qui y ont été sept ans, recevront une augmentation de $350 ; ceux qui ont été un an dans le service recevront une augmentation de $50. Le même principe s'applique aux gendarmes.

M. FOSTER : Combien y a-t-il d'aides-commissaires ?

Sir WILFRID LAURIER : La liste des officiers comprend 55 noms. Treize officiers recevront sur-le-champ $400 ; deux recevront $350 ; deux recevront $300 ; cinq recevront $250 ; huit, $200 ; deux, $150 ; huit, $100 ; dix, $50 ; cinq ne recevront rien.

M. BERGERON : Qui est le commissaire ?

Sir WILFRID LAURIER : Le colonel Perry.

M. BERGERON : Qu'est devenu son prédécesseur, le colonel Herchmer ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a été mis à la retraite en 1901 ou 1902.

M. BERGERON : A quel chiffre de pension ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais dire le montant exact ; celui auquel la loi lui donnait droit. Il tombait sous l'empire de la loi du service civil, et il a reçu exactement le montant auquel il avait droit.

M. BERGERON : Avant ou après son voyage en Afrique australe ?

Sir WILFRID LAURIER : Après son retour.

M. SPROULE : Il me semble que c'est là une assez forte augmentation de salaire à accorder tout d'un coup. Augmentez les appointements d'un employé de $400 et le porter à $2,000, c'est une augmentation de 25 p. 100. Il me semble qu'il faudrait quelque bonne raison pour légitimer une aussi forte augmentation d'un seul coup. Le premier ministre n'en a donné aucune.

Sir WILFRID LAURIER : J'en ai donné la raison dans une autre circonstance. L'année dernière, on exprima l'opinion des deux côtés de la Chambre que la gendarmerie n'était pas suffisamment payée, et, à mon avis, même avec cette augmentation, la solde de ces hommes ne sera pas trop forte. Tout a augmenté de prix, comme mon honorable ami (M. Sproule) le sait ; et dans l'Ouest, où tout se développe rapidement, les frais d'existence sont beaucoup plus onéreux qu'ils ne le sont dans l'Est. Par exemple, le traitement maximum d'un surintendant est de $100 moins élevé que celui d'un commis de première classe, et les appointements les plus élevés d'un inspecteur sont inférieurs de $100 à ceux d'un con-

mis de seconde classe. Dans ces circonstances, je ne suis pas d'avis que la gendarmerie reçoive trop comme rémunération des très importantes fonctions qu'elle a à remplir ; et en lui accordant ce supplément très modeste, nous ne faisons, je pense, que ce que le pays attend de nous.

M. SPROULE : Je n'en prétends pas moins qu'une explication est nécessaire, et il me semble qu'elle l'est doublement de la part de ces messieurs de la droite, si l'on tient compte de la doctrine qu'ils ont prêchée il y a nombre d'années, dans l'opposition. Ne disaient-ils pas que s'ils arrivaient au pouvoir, ils feraient du Canada un pays où la vie serait à bon marché ? Or, il se trouve que c'est un pays où la vie est chère, et c'est l'excuse qu'invoque le très honorable premier ministre à l'appui de ces augmentations de solde. Je ne critique pas le travail exécuté par la gendarmerie ; je suis d'avis qu'elle fait très bien son devoir, et qu'elle a droit de recevoir une rémunération aussi élevée que toute autre classe remplissant la même fonction au Canada. Mais il me semble que lorsque l'augmentation n'est pas très modérée, est même ce quelques-uns appelleraient immodérée, on devrait pouvoir avancer quelque raison spéciale à son appui. L'année dernière, nous avons augmenté les appointements des employés des ministères à Ottawa ; mais je ne pense pas que, dans aucun cas, l'augmentation ait été dans la proportion de celle proposée maintenant pour la gendarmerie à cheval, augmentation de 25 pour 100 d'un coup.

Sir WILFRID LAURIER : Je crains que les observations de mon honorable ami ne blessent ma modestie. Il est vrai que nous avons déclaré notre intention de faire du Canada un pays où la vie serait économique; mais nous ne prévoyions pas dans le temps que nous réussirions aussi bien, ni que le pays deviendrait aussi prospère qu'il est aujourd'hui, avec une immigration annuelle de 150,000 individus par année vers les territoires du Nord-Ouest. Mon honorable ami reconnaîtra avec moi, j'en suis sûr, que les conditions sont très différentes de ce qu'elles étaient de son temps.

Je suis surpris d'entendre les critiques de mon honorable ami, et à l'avenir j'aurai soin de ne pas me laisser prendre aux cajoleries de ces messieurs de la gauche. L'année dernière, ils demandèrent que les appointements fussent augmentés, et voilà maintenant qu'on me critique. Je devrai, néanmoins, persister dans mes bonnes résolutions. Par exemple, le colonel Perry, commissaire, qui retire actuellement $2,600, en recevra $3,000, ce qui ne constitue certainement pas une rétribution exorbitante des services qu'il rend au pays. Un inspecteur qui est sur le même pied, disons, qu'un capitaine, retire aujourd'hui $1,000. Il se trouve des hommes qui ont occupé cette position depuis vingt ans ou plus et ils devront recevoir sur-le-champ $1,400, tandis que les officiers nommés l'année dernière recevront seulement $50 d'augmentation, que ceux qui ont été inspecteurs plus d'un an recevront $100, et ainsi de suit jusqu'à ce qu'ils atteignent le maximum de $1,400. Si mon honorable ami veut bien examiner les faits tels qu'ils sont et oublier les discours prononcés jadis, il reconnaîtra avec moi que ces augmentations sont très raisonnables.

M. OSLER : Je dois dire que pour une fois je suis de l'avis du très honorable premier ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Pour une fois, dites-vous.

M. OSLER : J'espère que ce ne sera pas la seule fois, mais pour cette fois à tout événement je tombe d'accord avec lui. Le Nord-Ouest est en ce moment un pays où la vie est excessivement chère. Ceux que leurs affaires attirent de ce côté observent que les appointements de presque toutes les catégories d'employés ont dû être augmentés et la gendarmerie à cheval mérite assurément le traitement le plus généreux qu'on puisse lui accorder.

M. W. F. MACLEAN: Combien d'hommes la gendarmerie comprend-elle en tout actuellement?

Sir WILFRID LAURIER: Six cents hommes dans les territoires du Nord-Ouest et trois cents dans le Yukon.

M. BERGERON : L'effectif a-t-il été augmenté l'année dernière ou l'année précédente ?

Sir WILFRID LAURIER : Il a été augmenté de cent hommes l'année dernière.

M. FOSTER : Comment l'effectif est-il réparti ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a à peu près 85 portes dans toute l'étendue des territoires, depuis la frontière des Etats-Unis jusqu'à l'embouchure du fleuve Mackenzie et depuis la rivière Rouge jusqu'au district de Macleod. Nous avons établi quelques nouveaux postes le long du parcours du chemin de fer Canadien-du-Nord, et nous avons deux ou trois postes sur le fleuve Mackenzie, entre le lac de l'Esclave et l'embouchure du fleuve.

M. FOSTER : L'effectif est-il réduit généralement dans la partie est du pays, celle où la population est le plus dense et augmente le plus rapidement ; et d'autre part l'effectif est-il augmenté dans les parties plus éloignées dans la direction de l'ouest et du nord ? Mon très honorable ami sait qu'à l'origine, dans la partie est des territoires du Nord-Ouest, la gendarmerie à cheval comptait nombre d'hommes distribués entre les divers postes ; et graduellement la gendarmerie finit par faire à peu près l'office de constable et de gardien de la paix dans les régions plus peuplées. Quand nous quittâ-

mes le pouvoir nous en étions à retirer petit à petit la gendarmerie à cheval des régions plus densement peuplées situées vers l'est et à expédier ces corps vers le nord et vers l'ouest, sans augmenter l'effectif. A-t-on continué d'agir de la même manière, ou la gendarmerie dans les districts de l'est continue-t-elle à faire ce que les municipalités font ici et ce que les municipalités devront faire un jour là-bas à mesure que la population s'y agglomèrera ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai le regret de dire que nous avons fait très peu de progrès dans cette direction ; et si j'ai bonne mémoire, je ne pense pas que les progrès effectués dans ce sens par le gouvernement de mon très honorable ami aient été très marqués non plus. Nous avons éprouvé la même difficulté que nos prédécesseurs avaient éprouvée. Chaque fois que nous avons voulu abolir des postes dans un district à population suffisamment dense pour que celle-ci pût se charger elle-même du service de la paix publique, les protestations les plus unanimes contre le retrait de la gendarmerie nous ont été adressées de toutes les parties du district. Nous avons voulu faire comprendre aux habitants à mainte et mainte reprise qu'ils doivent se charger de faire leur propre police, surtout aujourd'hui que la colonisation se porte vers le nord, et en particulier vers la vallée de la Saskatchewan, où nous avons dû établir de nouveaux postes. Mais je dois avouer que je ne suis pas satisfait des progrès que nous avons pu faire dans ce sens.

M. MACLEAN : Sera-t-il possible de réduire l'effectif dans la partie est des Territoires quand les nouvelles provinces seront organisées?

Sir WILFRID LAURIER : Au lieu de réduire l'effectif, nous devrons l'augmenter. A mesure que la population s'agglomère le long de la frontière des Etats-Unis il se présente plus d'occasions de voler des chevaux et des bestiaux, de faire la contrabande et d'autrement violer la loi. Nous nous proposons d'augmenter la solde de l'effectif de vingt-cinq cents par jour. La solde d'un sergent porte-drapeau qui est aujourd'hui de $1.50, sera portée à $1.75. La solde des autres sergents, qui est de $1, sera portée à $1.25. La solde d'un caporal sera portée de 85 cents à $1.10 par jour, et celle d'un gendarme de 50 cents à 75 cents. Nous nous proposons d'élever la solde graduellement. Un tiers recevra une augmentation de 25 cents, et deux tiers une augmentation de 10 à 20 cents.

M. FOSTER : Je n'ai aucun désir de m'opposer à cette mesure en ce qui regarde l'augmentation de la solde. C'est un magnifique corps que nous avons là-bas, et les services que nous en avons obtenus dédommagent amplement le pays de la dépense qu'il entraîne. Je ne m'attends pas à ce que d'ici à bien des années le total de l'effectif puisse être réduit. Nous devrons, au contraire, l'augmenter, du moins tant que les institutions municipales n'auront pas fermement pris pied et tant que la population ne sera pas assez considérable pour maintenir ces institutions. J'ose exprimer l'espoir que sous le régime actuel on aura soin, comme sous le régime de l'ancien gouvernement, d'exclure les préférences politiques et de ne se laisser guider dans l'administration de ce corps que par des considérations de mérite.

M. SPROULE : Que signifie le terme "parties non-organisées des territoires du Nord-Ouest" ? Veut-on dire la partie qui ne jouit pas de l'autonomie provinciale ni de l'organisation municipale ?

Sir WILFRID LAURIER : On entend par là le territoire du fleuve Makenzie et les postes très éloignés vers le nord, ainsi que le territoire de la baie d'Hudson. Nous payons aux hommes faisant le service dans ces régions une solde supplémentaire.

M. MONK : La gendarmerie à cheval a-t-elle des détachements faisant le service dans le Manitoba ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, le long de la frontière du sud.

M. MACLEAN : Combien y a-t-il d'hommes faisant le service à la baie d'Hudson ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a un an ou deux, un officier et cinq hommes furent envoyés là-bas. Je ne puis pas dire combien il y en a aujourd'hui.

M. MONK: La gendarmerie à cheval n'est-elle pas actuellement le seul corps chargé du maintien de l'ordre dans les territoires organisés en province ; et une fois ces territoires organisés en provinces ne se produira-t-il pas de ce fait un changement considérable dans les fonctions de ce corps ? Dès qu'il y aura organisation provinciale, il y aura organisation des municipalités et le maintien de la paix et de l'ordre incombera dès lors aux autorités locales ?

Sir WILFRID LAURIER : Je déclarerai dès maintenant que nous n'entrevoyons pas la possibilité de nous dispenser des services de la gendarmerie, même après que le Nord-Ouest aura été organisé en provinces. Bien entendu, une fois les municipalités organisées, elles devront voir à se protéger elles-mêmes ; mais le pays renferme encore un nombre considérable d'Indiens, ainsi qu'un grand nombre d'immigrants nouvellement arrivés ; et nous devons nous prémunir non seulement contre les infractions à la loi des douanes, mais contre toute violation de l'ordre et de la paix publique. Je ne pense pas calomnier la république voisine en disant que parmi les immigrants qui nous viennent de ses frontières il se trouve des parias contre qui il nous faut nous tenir constamment en garde ; et nous sommes te-

nus de prendre toutes les mesures nécessaires pour démontrer aux nouveaux colons qu'en territoire canadien la vie et la propriété sont pleinement protégées.

M. MONK : Quand le projet de loi relatif à l'organisation des provinces sera-t-il présenté ?

Sir WILFRID LAURIER : Vers la seconde semaine de février ; mais je ne saurais l'assurer.

M. BERGERON : Les chiffres donnés pour la solde ne comprennent pas, j'imagine, les allocations supplémentaires ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, à part la solde, il y a le supplément de solde.

M. BERGERON : Certes, je ne voudrais pas me montrer désagréable envers le très honorable premier ministre ; mais en rappelant mes souvenirs d'autrefois, je ne puis me défendre d'être frappé du changement qui s'est produit depuis dans les opinions de ces messieurs de la droite. Je me rappelle qu'à l'époque où ils étaient dans l'opposition ils demandaient à grands cris la réduction de l'effectif et insistaient fortement pour que le pays fût soulagé du paiement de lourdes sommes pour le maintien d'une troupe inutile. Ils y mirent tant d'insistance que le gouvernement d'alors le réduisit, en effet, de quelque deux cents hommes. Mais subséquemment le très honorable premier ministre et ses amis jugèrent que la gendarmerie devait être augmentée de nouveau. J'espère que ce n'est pas le type d'immigrants attiré dans le pays par le Gouvernement qui a rendu cette augmentation nécessaire. Le Gouvernement se fait gloire d'avoir augmenté le chiffre des immigrants de plusieurs centaines de mille ; mais ce n'a pas été là une tâche difficile si l'on considère le caractère d'une forte partie de cette immigration et si l'on considère, d'autre part, que le Gouvernement dépense chaque année $700,000 de plus que ses prédécesseurs en vue d'encourager l'immigration.

Je ne suivrai pas l'exemple du très honorable ministre et de son parti lorsqu'ils étaient dans l'opposition, en trouvant à redire à cette mesure. Il est bon que nous ayons une bonne gendarmerie dans le Nord-Ouest, et lorsque ces hommes font un service efficace il faut les bien payer.

Le comité fait le rapport du bill, qui est admis à la troisième lecture et adopté.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Pénitenciers, dépenses générales, $9,450.

M. FOSTER : Ce crédit paraît être nouveau.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Non, c'est le crédit ordinaire. Il pourvoit aux dépenses générales de l'administration à Ottawa. Il n'y a aucun changement, sinon une augmentation statutaire de $50 à l'architecte.

M. FOSTER : Il y a un architecte ?

M. FITZPATRICK : Autrefois ce fonctionnaire était attaché au personnel du pénitencier de Kingston. Mais j'ai cru qu'il valait mieux le transférer au bureau central. Ses appointements sont maintenant inscrits au compte des frais généraux. Il est au service depuis plusieurs années.

M. FOSTER : Je suppose qu'il est chargé de s'occuper des réparations ?

M. FITZPATRICK : Et de la construction des ailes additionnelles, et autres constructions de ce genre.

M. FOSTER : Est-ce que le ministère de la Justice fait des constructions de ce genre?

M. FITZPATRICK : Oui. Nous demandons un crédit pour les matériaux et nous employons les détenus.

M. FOSTER : Quel est le personnel au bureau central ?

M. FITZPATRICK : Deux inspecteurs, l'architecte, les fonctionnaires chargés des dépenses casuelles et les frais du surveillant des libérés conditionnels. C'est un nouveau fonctionnaire nommé l'an dernier.

M. FOSTER : Je suppose qu'il s'occupe des prisonniers libérés sur parole.

M. FITZPATRICK : Oui. L'individu qui remplit cette tâche ne touche pas d'appointements, mais travaille volontairement. C'est M. Archibald, de l'Armée du salut. Il fait un bien immense.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il expliquer ce que fait ce fonctionnaire ?

M. FITZPATRICK : Lorsqu'un prisonnier est sur le point d'être libéré conditionnellement, ce fonctionnaire en est informé. Il s'efforce, autant que possible, d'obtenir de l'emploi pour cet homme et de lui aider autant qu'il peut. Si, par exemple, le libéré est un artisan, le fonctionnaire lui fournit une trousse d'outils. Nous avons un crédit de $2,000 dont une partie est mise à la disposition de ce fonctionnaire pour cette fin.

M. FOSTER : Quelle est l'opinion du ministre sur les résultats de cette œuvre ?

M. FITZPATRICK : Mon opinion se trouve indiquée par ce fait que j'ai prié l'inspecteur Archibald de demander son congé au chef de l'Armée du salut, afin de pouvoir consacrer tout son temps à cette œuvre moyennant des appointements fixes. M. Archibald est un fonctionnaire qui remplit ses fonctions d'une manière éminemment satisfaisante et qui sera en état de rendre de grands services à cette division de l'administration.

M. FOSTER : Le ministre trouve-t-il moins de difficultés à trouver de l'emploi aux libérés conditionnels ?

M. FITZPATRICK : Il y a une institution à Toronto—je ne veux pas dire publiquement son nom—qui emploie dix libérés conditionnels.

Nous avons reçu des demandes de patrons qui sont prêts à engager ces hommes—ceux-là, naturellement qui sont recommandés par M. Archibald—et ce dernier prend la peine de s'occuper d'eux après leur départ de l'établissement pénitentiaire.

M. FOSTER : Quel a été le nombre des libérés conditionnels l'an dernier ?

M. FITZPATRICK : Si l'honorable membre (M. Foster) veut regarder à la page 11 du dernier rapport du ministère, il y trouvera un relevé comparatif des libérations conditionnelles, des décès et des évasions. L'an dernier 122 hommes ont été libérés conditionnellement. Nous trouvons que le système fonctionne d'une manière des plus satisfaisantes. Une des difficultés relatives aux libérés conditionnels est la déclaration. Le libéré conditionnel est obligé de se présenter aux autorités policières de la localité dans laquelle il réside. Je trouve que quelques-uns des officiers de police—et je fais ici cette déclaration publique avec l'espoir qu'elle fera du bien—sont beaucoup trop zélés. Ils vont ci et là et causent des embarras aux malheureux libérés conditionnels. J'ai présent à l'esprit un cas dans lequel un condamné m'a dit lui-même que les agents de police avaient pris la peine d'aller trouver son patron et de lui dire qu'il était un libéré conditionnel, et par des moyens que je ne veux pas préciser, ont réussi à obliger ce condamné à quitter son emploi. C'est un acte de grande cruauté et je le mentionne afin que ceux qui sont coupables d'une conduite aussi indigne puissent savoir que le Parlement ne les approuve pas.

M. FOSTER : Quelle est la proportion de ceux qui manquent de se présenter? Vous aviez cent vingt libérés conditionnels, mais l'année précédente fournirait un meilleur chiffre.

M. FITZPATRICK: L'année précédente le nombre était de cent treize. Je ne sache pas que je puisse trouver ici les chiffres exacts, mais il y a peu de temps j'ai demandé au commissaire de la police fédérale, M. le colonel Sherwood, qui est chargé de la surveillance de ces condamnés libérés, en ce qui concerne la surveillance policière, et il m'a répondu dans son rapport que la proportion était d'environ 7 pour 100. Je considère que c'est très satisfaisant.

M. BERGERON : Quel est le principe sur lequel se guide l'honorable ministre?

M. FITZPATRICK : En premier lieu, l'inspecteur fait une ou deux fois par année une visite au pénitencier, et alors chaque condamné dans le pénitencier a droit de voir l'inspecteur hors de la présence du préfet ou de tout autre officier, sauf M. Stewart et M. Dawson. Si le condamné désire exposer sa cause devant le ministre, il fait sa plainte à l'inspecteur, qui, à son retour, me fait un rapport, et j'en prends connaissance et m'en occupe. Ou bien, le détenu, ou ses amis en son nom, peuvent présenter une pétition au département ; ou bien, il peut s'adresser à M. Archibald, qui visite tous les pénitenciers et qui peut demander qu'un homme soit libéré conditionnellement. Alors la procédure veut que l'on s'adresse au magistrat ou au juge qui a prononcé la condamnation pour obtenir leur rapport sur le cas de cet individu.

M. FOSTER : Dans ce cas en particulier, est-ce l'habitude du ministère de toujours s'adresser au juge?

M. FITZPATRICK : Invariablement, c'est une règle sans exception. Naturellement, il serait impossible de m'occuper de ces cas si j'agissais autrement ; je ne puis pas connaître les faits relevés au cours du procès. Je demande le rapport du magistrat, puis je m'adresse au préfet pour savoir quelle a été la conduite du condamné pendant son séjour au pénitencier. Alors, ayant devant les yeux le rapport du magistrat ou du juge qui a prononcé la condamnation, et celui du préfet, j'étudie la cause moi-même. Dans le cas d'une seconde offense, la demande est presque sans exception refusée, si ce n'est dans un cas où M. Archibald pourrait me signaler une raison particulière qui, dans les circonstances, permette de libérer cet individu conditionnellement. Mais si c'est une première offense et si le condamné est un jeune homme, et si je vois qu'il a une occasion d'obtenir de l'emploi, j'aide autant que possible cet individu, à moins que le magistrat qui a prononcé la condamnation n'ait fait un rapport sévère contre lui. Je peux ajouter que j'ai montré un peu de générosité envers ces gens, mais jusqu'à présent, je n'ai pas eu occasion de le regretter. Un condamné pour une première offense reçoit toujours autant que possible mon attention, surtout si c'est un jeune homme. Puis, s'il est libéré, il est obligé de se présenter chaque mois à l'officier de police dans la localité où il réside.

M. FOSTER : C'est différent, naturellement, d'un cas dans lequel le ministre, en vertu de l'autorité dont il est investi, accorde le pardon à un condamné.

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOSTER : Est-ce une règle du ministère, dans ces cas, de toujours demander un rapport au juge ?

M. FITZPATRICK : Oui. Il y a deux choses essentielles dans tous les cas, soit que la demande comporte le pardon ou la libération conditionnelle, c'est d'obtenir du juge un rapport sur le procès et les faits qui ont motivé la condamnation, et un rapport

du préfet. Le ministère ne s'écarte jamais de cette règle.

M. FOSTER : J'ai présent à l'esprit un cas que je devrai étudier un peu plus avant de le porter à l'attention du ministre. Le ministre peut comprendre qu'il se passe quelque chose comme ceci. Il y a des gens qui consentent volontiers à se charger de la cause d'individus accusés de crimes qui, après avoir été cités devant les tribunaux, sont envoyés au pénitencier pour expier leur peine. Il semble, dans certaines circonstances, y avoir presque une manie chez ces individus de s'occuper de cas de cette nature et qui vont voir le ministre ou les autorités, et qui se font de la popularité et même de l'argent en obtenant le pardon de ces condamnés. Ils réussissent parfois, non pas à raison de la justice ou des mérites de la cause, mais parce que la personne qui s'intéresse possède, à son idée, une grande influence dans le parti, et se sert de toute cette influence pour recommander ce cas au ministère. Eh bien, il est venu à ma connaissance un ou deux cas qui, d'après toutes les apparences, me semblaient assez risqués. J'ai intention de causer de l'un de ces cas avec mon honorable ami, et si ce cas est tel que je le crois, je n'ai aucun doute qu'il accordera toute considération à ce que je lui exposerai. Je crois que les criminels et autres commettent une grande erreur en se mettant dans la tête qu'en obtenant l'appui de certaines personnes influentes pour agir comme intermédiaires en leur faveur, ils échapperont jusqu'à un certain point au châtiment des crimes qu'ils ont commis. Mais cette question de libération conditionnelle est toute différente. Je suis heureux d'entendre le ministre dire que dans tous les cas il se fait une règle invariable, avant d'accorder le pardon ou la libération conditionnelle de prendre l'avis du tribunal qui a prononcé la sentence.

M. FITZPATRICK : Je puis dire en réponse à mon honorable ami que j'ai présent à la mémoire des cas analogues à ceux dont il parle, et je peux lui affirmer que le monsieur en question, qui est probablement le même que celui dont il parle, a compris par le temps qui court qu'il n'a pas plus accès au ministère de la Justice que n'en a n'importe quelle autre personne. Il n'y a pas de route royale conduisant au ministère de la Justice. Je voudrais ajouter que je n'ai jamais décidé un cas qui n'ait été préalablement examiné par M. Power, du ministère de la Justice, en qui nous avons la plus grande confiance possible, et qui a une expérience de plus de vingt ans dans l'étude des affaires de ce genre. Je peux sans crainte déclarer que je n'ai jamais décidé un seul cas sans obtenir au préalable un rapport de M. Power.

M. BLAIN : Combien de fois faut-il se présenter devant les autorités locales ?

M. FITZPATRICK : Une fois par mois. Le condamné est obligé de se présenter chaque mois devant les autorités locales. S'il manque de se présenter son cas est soumis au commissaire fédéral. S'il se présente, on ne dit rien ; mais s'il manque de se présenter chaque mois, le commissaire de police en est averti, et il résulte que le commissaire s'adresse à moi pour obtenir l'annulation de la libération conditionnelle, et le condamné est ramené au pénitencier.

M. HENDERSON : Est-ce que je comprends bien le ministre de la Justice lorsqu'il dit que si un homme manque de se présenter il est renvoyé au pénitencier ?

M. FITZPATRICK : C'est la règle.

M. HENDERSON : Que deviennent ceux qui vont aux Etats-Unis, par exemple, en dehors de la juridiction du ministre ? Comment les traite-t-on ?

M. FITZPATRICK : Si un homme passe aux Etat-Unis sans la permission du ministre, on le traite comme un homme qui manque de se présenter, et s'il revient ici, il est renvoyé au pénitencier. Il peut arriver très fréquemment qu'il y ait une condition attachée au pardon, et si un homme viole cette condition en passant aux Etats-Unis, et si ses parents le ramènent ici, il serait obligé de retourner au pénitencier et de purger sa peine. Mais dans le cas d'un condamné libéré conditionnellement, il peut demander la permission d'aller aux Etats-Unis et il arrive quelquefois que j'accorde cette permission ; de fait, je l'accorde presque invariablement, quand le cas le mérite.

M. HENDERSON : Je voudrais savoir combien de condamnés sont à l'heure actuelle libérés conditionnellement. C'est une question à laquelle s'intéresse une grande partie du pays, et tout renseignement que pourrait donner l'honorable ministre serait reçu avec plaisir.

M. FITZPATRICK : Si mon honorable ami veut tourner à la page 11 du rapport sur les pénitenciers, il y trouvera un relevé comparatif des libérations conditionnelle accordées depuis la mise en vigueur de l'acte en 1898. L'an dernier, cent-vingt-deux condamnés ont été libérés sur parole.

M. STOCKTON : L'honorable ministre dit que dans certaines circonstances il leur permet d'émigrer aux Etats-Unis. Dans ce cas, exige-t-il une déclaration chaque mois et dans ce cas, à qui ?

M. FITZPATRICK : Non, si un homme obtient la permission d'aller aux Etats-Unis il est exempté de la déclaration périodique.

M. BERGERON : Chaque mois ?

M. FITZPATRICK : Oui, on me fait rappeler de la condition à laquelle la libération conditionnelle est accordée. C'est qu'ils ne devront pas quitter le pays.

M. STOCKTON : Et si la permission est accordée et s'ils quittent le pays, vous n'exigez pas des libérés la déclaration périodique ?

M. FITZPATRICK : Non.

M. MONK : Y a-t-il des cas de condamnés libérés conditionnellement qui aient été renvoyés au pénitencier ?

M. FITZPATRICK : Oh ! oui, environ 7 pour 100. Je n'ai pas sous la main les chiffres exacts, mais l'inspecteur me dit que le nombre est d'environ 7 pour 100.

M. MONK : A la dernière session la Chambre a ordonné le dépôt de deux documents. L'un avait trait aux condamnés libérés conditionnellement dans une certaine période de temps. L'autre concernait un rapport sur les personnes condamnées pour crime d'incendie et qui subséquemment avaient obtenu le bénéfice de la libération conditionnelle. Je ne sache pas que l'un ou l'autre des documents ait été présenté, et je voudrais que l'honorable ministre en prenne note et voie à ce que ces documents soient présentés.

M. FITZPATRICK: Si mon honorable ami veut bien tourner à la page 11 du rapport sur les pénitenciers, il y trouvera le nombre de condamnés libérés conditionnellement depuis la mise en vigueur de la loi. Quant aux cas d'incendie, je n'ai aucun souvenir de ce dont mon honorable ami parle. S'il veut avoir la bonté de m'envoyer une note, je verrai à lui faire donner les renseignements qu'il désire.

M. HENDERSON : Je comprends, d'après ce qu'a dit l'honorable ministre, que 7 pour 100 de ceux qui ont été libérés conditionnellement ont été renvoyés au pénitencier. Puis-je demander s'ils y ont été renvoyés parce qu'ils ont manqué à la formalité de la déclaration obligatoire, ou pour quelque autre offense criminelle ? Je désire savoir quel a été l'effet de cette clémence du ministre sur les criminels et pour le bien public.

M. FITZPATRICK : Si un libéré manque de se présenter aux autorités il est renvoyé au pénitencier, à moins de bonnes raisons. J'ai parlé il y a quelques instants d'un cas dans lequel un homme avait manqué de se présenter parce qu'il avait trouvé que chaque fois qu'il allait faire sa déclaration les autorités policières de la localité le pourchassaient à mort, et sur un rapport que m'a fait à ce sujet l'inspecteur Archibald, je l'ai exempté de l'obligation de se présenter. Si un homme libéré conditionnellement commet une offense qui en elle-même n'exigerait pas son renvoi au pénitencier, le simple fait qu'il a enfreint la loi rend nécessaire son renvoi au pénitencier pour purger sa première offense.

Ainsi, un condamné qui aurait encore trois années de servitude pénale à faire, est élargi sur parole. Il se rend coupable de voie de fait; il est traduit devant le tribunal et reconnu coupable du délit qu'on lui reproche, délit probablement punissable par un mois d'emprisonnement. Il devra alors retourner au pénitencier et purger sa première condamnation.

M. HENDERSON : Je crois qu'environ 7 pour 100 des prisonniers ainsi élargis ont été incarcérés de nouveau, les uns pour avoir négligé de se déclarer aux autorités, les autres pour avoir troublé la paix publique. Combien ont subi le même sort pour avoir commis un crime ?

M. FITZPATRICK : Je ne puis certainement pas répondre maintenant à cette question, et je ne crois pas pouvoir obtenir ce renseignement au ministère. Mais, grâce à l'Armée du salut—ce n'est peut-être pas là ce que je devrais dire—grâce à l'inspecteur Archibald, il y a une amélioration notable dans la conduite des condamnés jouissant de la libération conditionnelle. A mon avis, s'il pouvait leur consacrer tout son temps, il y aurait très peu de récidivistes parmi eux. L'inspecteur Archibald est extrêmement sympathique et fort zélé dans l'accomplissement de sa tâche et je crois que l'aide qu'il accorde aux malheureux qui sont libérés conditionnellement leur fera le plus grand bien.

M. BARR : Si l'Armée du salut a fait tant de bien, pourquoi ne pas le reconnaître? Pourquoi attribuer tout le mérite à l'inspecteur Archibald? Je crois qu'elle a rendu plus de services à ces infortunés que toutes ces prescriptions de la loi et, dans ce cas-là, pourquoi ne le reconnaîtrait-on pas ? Il me semble que nous devrions encourager l'Armée du salut et lui faciliter sa tâche.

M. FITZPATRICK : Autrefois, l'Armée du salut s'occupait du sort de ceux qui sortaient de prison. Lorsque j'ai pris la direction du ministère de la Justice, il m'a semblé qu'elle faisait beaucoup de bien et qu'il fallait lui venir en aide. Je communiquai avec Mlle Eva Booth, qui dirigeait alors l'Armée du salut, et elle conseilla de confier cette tâche à l'inspecteur Archibald sans le détacher de l'Armée du salut. Mais, elle me fit observer que celle-ci ne pouvait pas agrandir le champ de ses travaux. L'inspecteur Archibald entreprit de s'occuper de ce soin tout en demeurant membre de l'Armée du salut et j'ai fait connaître le résultat de son travail. Cependant, je crois qu'il est nécessaire que l'inspecteur consacre tous ses instants à cette œuvre, et c'est l'opinion qu'il m'a exprimée lui-même. Il aurait assez à faire et, à titre de dignitaire de l'Armée du salut, il a sollicité du général Booth la permission de se consacrer à cette tâche et de devenir un fonctionnaire régulier de l'Etat.

M. BARR : L'Armée du salut reçoit-elle des secours du Gouvernement ?

M. FITZPATRICK : Aucun. Nous indemnisons seulement l'inspecteur Archibald de ses frais de déplacement et nous mettons $500 à sa disposition, afin qu'il puisse procurer aux forçats les choses dont ils ont besoin pour commencer une vie nouvelle.

M. OSLER : L'inspecteur Archibald est un membre de l'Armée du salut ?

M. FITZPATRICK : Oui, il remplit les fonctions d'inspecteur à Toronto.

M. U. WILSON : Le ministre se rappelle qu'un faible crédit a été ouvert l'an dernier dans ce but. Je voudrais savoir quel a été le chiffre de la dépense.

M. FITZPATRICK: L'an dernier, il y a eu ouverture d'un crédit de $1,500 pour frais de déplacement et d'un autre de $500 pour des secours aux condamnés admis à la faveur de la libération conditionnellle—environ $2,000 en tout.

M. U. WILSON : Je suppose que le ministre est aussi satisfait que l'an dernier du travail accompli?

M. FITZPATRICK : Oui, je suis si satisfait que je désire que l'inspecteur Archibald soit complètement au service du ministère.

M. BERGERON : Si ma mémoire est fidèle, certains forçats détenus dans les différents pénitenciers n'attendent pas que la loi leur vienne en aide et qu'on les mette en liberté. Combien de forçats se sont enfuis des différents pénitenciers pendant le dernier exercice ?

M. FITZPATRICK : Un forçat s'est évadé l'an dernier, un autre en 1902, et un autre en 1901. Naturellement, les forçats qui ont été repris après leur fuite ne sont pas immatriculés comme évadés.

M. BERGERON : Mon honorable ami ne parle que de celui qui n'est jamais revenu au pénitencier. Les autorités sont-elles encore à ses trousses ou ont-elles abandonné la poursuite ?

M. FITZPATRICK : Je crois qu'elles sont encore à ses trousses.

M. BERGERON : Quelles sont les dernières nouvelles ?

M. FITZPATRICK : Il ne m'a pas écrit dernièrement, cependant je ne désespère pas d'avoir de ses nouvelles.

M. U. WILSON (Lennox-et-Addington) : Ceci est un fort crédit et j'en profite pour demander, comme je l'ai fait depuis plusieurs sessions, que le rapport de l'auditeur général soit remis aux députés avant la réunion des Chambres. Nous n'avons pas encore reçu le rapport complet. Il est souverainement injuste, à mon sens, de nous demander d'approuver de gros crédits comme celui-ci avant que nous ayons scruté les détails et nous convaincre qu'ils sont légitimes. Voilà une bonne raison d'imprimer le rapport de l'auditeur général en fascicules séparés qui seraient transmis au domicile des députés avant leur venue à Ottawa où, règle générale, leur temps est pris par d'autres occupations.

M. FITZPATRICK : J'ignore ce qui se passe dans les autres ministères, mais si l'honorable député ouvre mon rapport à la page 115, il y trouvera l'énumération des dépenses.

M. U. WILSON : Depuis quand ce rapport a-t-il été déposé sur le bureau de la Chambre ?

M. FITZPATRICK : Depuis mardi dernier, je crois, mais le rapport de l'auditeur général, en ce qui a trait au ministère de la Justice, a été déposé sur le bureau il y a une quinzaine au moins.

M. BERGERON : La loi concernant la libération conditionnelle des détenus s'applique-t-elle uniquement aux pénitenciers ou bien profite-t-elle également à ceux qui sont incarcérés dans les prisons pour moins de deux ans ?

M. FITZPATRICK : Oui, elle s'applique aussi à ces derniers.

M. BERGERON : Est-ce la même loi ? J'ai entendu le ministre dire qu'avant de mitiger la condamnation il prenait l'avis du juge qui l'avait infligée. Dans le cas de Brunet, de Montréal, y a-t-il eu un rapport du chef en justice qui avait prononcé la sentence ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. BERGERON : Le ministre voudra-t-il déposer ce rapport ?

M. FITZPATRICK : C'est inutile ; ce rapport ne renferme que quatre lignes environ. Je n'attends jamais du juge en chef autre chose qu'une déclaration attestant que le jury s'est prononcé sur les faits de la cause, qu'il a lui-même rendu sa sentence et qu'il n'a rien à ajouter.

M. BERGERON : Ainsi, dans cette affaire, le ministre a assumé toute la responsabilité.

M. FITZPATRICK : Oui, je ne veux pas rejeter la responsabilité sur d'autres; je l'assume tout entière.

M. BERGERON : Combien y a-t-il présentement de forçats dans les différents pénitenciers ?

M. FITZPATRICK : En ouvrant la première page du rapport, l'honorable député trouvera les chiffres de la population de nos prisons depuis 1894-1895 jusqu'à l'année dernière. A la fin du dernier exercice, la population de nos prisons était de 1,286. Elle est maintenant de 1,400.

M. BERGERON : Dans tous les pénitenciers ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. BERGERON : D'après l'augmentation ou la diminution du nombre des détenus peut-on constater si le niveau moral de la population s'élève ou s'abaisse ?

M. FITZPATRICK : Si le chiffre de la population des prisons est un indice du niveau moral de la population, je dois dire que celui-ci est presque stationnaire. Ainsi, en 1894-1895, la population des prisons s'élevait à 1,250 ; en 1897-1898, elle était de 1,415 ; l'an dernier, elle se chiffrait par 1,286 et, aujourd'hui, on compte 1,400 détenus. On voit donc qu'il n'y a guère de changement.

M. BERGERON : N'y a-t-il pas moyen de faire en sorte que l'entretien des prisonniers coûte moins cher à l'Etat. Je n'ai pas fait une étude spéciale de la question, mais j'ai lu un travail sur ce sujet. Dans quelques pays, on utilise le travail des forçats. Tous ceux d'entre nous qui ont eu des devoirs à remplir devant les cours d'assises savent que plusieurs détenus sont des habitués du pénitencier. Les uns ne cachent pas qu'ils vivent mieux au pénitencier que dans leurs foyers. Chaque détenu coûte environ $300 à l'Etat. Ne pourrait-on pas utiliser leur travail pour l'empierrement des routes, par exemple ? Il y a quelques années, on a discuté un projet touchant le travail des forçats, mais ce projet a suscité de l'opposition de la part de quelques syndicats ouvriers qui alléguaient que le travail des forçats ferait baisser les salaires. Mais en employant les prisonniers à l'empierrement des routes, travail qui est entièrement négligé, on ne nuirait pas à la classe ouvrière. Ceux qui connaissent notre province savent que les chemins sont dans un état lamentable, et je crois qu'en faisant travailler les forçats de sept heures du matin à six heures du soir, comme le commun des ouvriers, ceux-ci retourneraient moins souvent au pénitencier. C'est une idée que je laisse, croyant que ce projet serait avantageux pour le pays.

M. FITZPATRICK : L'un des problèmes difficiles à résoudre que présente l'administration de la justice, est l'utilisation du travail des forçats, non seulement au point de vue des bénéfices à en retirer, mais aussi dans l'intérêt personnel des détenus. Il n'y a pas un seul pénitencier où on ne se livre à quelque exploitation. A Saint-Vincent-de-Paul, il y a une grande ferme sur laquelle travaillent un très grand nombre de forçats. De plus, on y taille beaucoup de pierres et, jusqu'à ces derniers temps, on y a fait de grands travaux de construction. Un certain nombre de détenus travaillent dans les ateliers de confection d'habits et de cordonnerie. Cela veut dire que nous faisons de notre mieux pour faire exécuter par les forçats tous les travaux nécessaires. A Kingston, nous exploitons avec plus ou moins de succès et de profit l'industrie de la ficelle d'engerbage. En général, dans tout le pays nous utilisons autant que possible les services des détenus. Nous comprenons qu'il est nécessaire de tenir ces individus occupés, ainsi que l'a dit mon honorable ami.

M. BERGERON : Je comprends qu'ils font des travaux qui leur sont utiles, tels que la fabrication de leurs chaussures et de leurs habits ; mais, naturellement, l'achat de la matière première entraîne une forte dépense. Je ne crois pas que ce soit assez faire dans le sens que j'ai indiqué. Je voudrais que les forçats fissent en plein air des travaux qui ne nuiraient pas aux ouvriers, comme l'entretien des routes, par exemple.

M. FITZPATRICK : Je me suis souvent demandé s'il serait possible d'employer les détenus à l'entretien des routes, comme en Europe. Les forçats sont sous notre dépendance dans les limites du pénitencier, mais les travaux qu'ils exécuteraient en dehors profiteraient à la municipalité. Nous ne pourrions pas conduire les détenus au loin, car il faudrait les entretenir.

M. BERGERON : Cela ne coûterait pas plus cher qu'à l'heure actuelle. On pourrait les conduire dans n'importe quelle partie d'une province sans qu'il en coûte plus de $300, par tête, par année et cest à cette somme que reviennent leurs frais d'entretien.

M. FITZPATRICK : Nous savons ce qu'il en coûte pour faire voyager les forçats Il faut parfois en faire venir du Manitoba, où il n'y a pas d'espace, au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, et cela coûte énormément cher. Mon honorable ami serait abasourdi si je lui disais combien il faut de gardiens pour escorter ces individus.

M. BERGERON : La chose se pratique ailleurs. Les forçats qui travaillent aux champs ou qui cassent de la pierre sont ceux dont l'emprisonnement touche à sa fin On considère que ce sont ceux qui doivent inspirer plus de confiance, bien que deux des derniers évadés fissent partie de ce groupe. Ces forçats sont sous la surveillance de gardiens et tout ce qu'il en coûterait de plus serait la nourriture des gardiens. L'Etat supporte déjà les frais d'entretien des détenus.

M. FITZPATRICK : Où les logeriez-vous ?

M. BERGERON : Ces travaux s'exécutent pendant l'été. On peut entretenir un millier d'hommes pendant qu'ils ouvrent des chemins. Les forçats pourraient camper.

M. FITZPATRICK : Des piques-niques, quoi !

M. BERGERON : Je ne badine pas. L'entretien des forçats coûte une somme énorme qui ne nous est pas remboursée. A mon avis, celui qui a passé quelques années au

pénitencier ne peut rien faire de bon. Il y a quelque temps, un individu s'est présenté à mon bureau pour demander du travail. Il avait été à l'aise autrefois, mais avait passé huit ou dix ans au pénitencier où il avait appris le métier de peintre. Il me disait que bien qu'il se fût éloigné du pays, le public savait qu'il était un ex-forçat et il ne pouvait trouver d'ouvrage nulle part.

M. AMES : En parcourant la liste des crédits demandés pour les pénitenciers de Kingston, de Saint-Vincent-de-Paul, de Dorchester, du Manitoba, et d'ailleurs, et en les comparant aux inscriptions du rapport de l'auditeur général, je constate que la moitié, approximativement, de la somme demandée pour chacun de ses établissements couvre des dépenses diverses consistant presque exclusivement en achats de différents articles dont on a besoin dans les pénitenciers. Je voudrais demander au ministre comment se font ces achats—demande-t-on des soumissions ; qui achète ; l'acheteur a-t-il l'ordre d'acheter dans certains endroits ou est-il libre d'acheter aux conditions les plus avantageuses?

M. FITZPATRICK : On suit la ligne de conduite qui a toujours été suivie depuis l'établissement des pénitenciers. Nous demandons des soumissions pour tout.

M. AMES : Demandez-vous ces soumissions par la voie des journaux ou à quelques personnes seulement?

M. FITZPATRICK: Nous demandons des soumisisons publiques. Si mon honorable ami a consulté les journaux du mois de juin, il y verra les demandes de soumissions pour l'approvisionnement des pénitenciers.

M. MONK : N'y a-t-il pas une foule d'articles qu'on achète sans demander des soumissions publiques ?

M. FITZPATRICK : Je crois que tous les approvisonnements sont achetés par soumissions.

M. MONK : A quel articles se rapportent les annonces?

M. FITZPATRICK : Aux tissus, aux épiceries, à la viande, au pain, aux articles en fer, au bois, aux matériaux de construction, aux cuirs—à tout ce dont on peut avoir besoin dans un pénitencier.

M. MONK : Et la plus basse soumission est toujours acceptée?

M. FITZPATRICK : Tout ce que je sais, c'est que les inspecteurs me présentent un rapport et que je l'approuve. Je ne crois pas que mon honorable ami puisse citer un seul cas où la plus basse soumission n'a pas été acceptée.

Cela est arrivé une fois, il me semble, lorsque nous avons acheté une étoffe de qualité supérieure. L'inspecteur déclare qu'il n'y a pas d'exception à la règle et que l'entreprise est toujours adjugée au plus bas soumissionnaire.

M. BERGERON : Il me semblait que le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul était éclairé à l'électricité.

M. FITZPATRICK : Il l'est maintenant.

M. BERGERON : Dois-je comprendre que tout le vilage est aussi éclairé à l'électricité?

M. FITZPATRICK : Nous éclairons le pénitencier et la rue dans laquelle il est construit et qui aboutit à la gare. Nous le faisons dans notre propre intérêt.

M. BERGERON : Vous n'éclairez pas d'autres rues.

M. FITZPATRICK : Non.

M. BERGERON : N'y a-t-il pas des particuliers qui s'éclairent à l'électricité et qui paie à l'Etat l'éclairage qui leur est fourni? Mon intention n'est pas de critiquer mais de me renseigner.

M. FITZPATRICK : Non. Le couvent situé dans le voisinage et quelques particuliers nous ont demandé de leur fournir l'éclairage à l'électricité, mais nous avons cru que cela nous créerait des embarras et nous avons refusé.

Pénitencier de Kingston, $177,600.

M. BLAIN : J'aperçois un item de $62,400 pour les appointements et les pensions de retraite. Le ministre sera-t-il assez bon de nous l'expliquer ?

M. FITZPATRICK : Dans la colonne de gauche, au haut de la page 115 de mon rapport, mon honorable ami constatera que la dépense totale pour le préfet, l'aumônier protestant, l'aumônier catholique, le mécanicien, le comptable, etc., s'est élevée à $61,355.02.

M. BLAIN : Un fonctionnaire a-t-il pris sa retraite au cours de l'exercice ?

M. FITZPATRICK : Oui, un gardien du nom de Weir auquel l'état de sa santé ne permettait plus de remplir ses fonctions.

M. BENNETT : Je désire signaler au ministre certaines inscriptions du rapport de l'auditeur général, page M—21 : Beardmore et Cie, Toronto, cuirs, $1,024 ; la Compagnie canadienne des locomotives, de Kingston, $1,408 ; Garneau et Fils, Québec, tissus, $1,980 ; M. McLaughlin et Cie, Toronto, farine, $4,585 ; Rathbun et Cie, ciment, $652 ; Swift et Cie, Kingston, anthracite, $2,691. A-t-on demandé des soumissions pour la fourniture de tous ces articles ?

M. FITZPATRICK : Il y a certainement eu des soumissions pour les articles fournis par les maisons Beardmore, Garneau et McLaughlin, parce que ce sont des marchandises principales. Les usines à locomotives, de Kingston, ont fourni les objets en fonte requis pour l'aile nouvelle. Dans ce

cas-là, les soumissions n'ont pas été demandées par la voie des journaux, mais par une lettre-circulaire.

M. BENNETT : Ne peut-on pas en dire autant des achats faits à la Compagnie Beardmore ?

M. FITZPATRICK : Non, des soumissions publiques ont été demandées pour la fourniture des cuirs, des tissus et des farines.

M. BENNETT : Les propriétaires de l'établissement Beardmore et des usines canadiennes à locomotives sont connus comme des libéraux zélés. Le représentant de Kingston (M. Harty) a des capitaux placés dans les usines à locomotives. C'est probablement pour cela qu'elles ont obtenu l'entreprise.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami ne nous rend pas justice. Cette année, c'est la maison Ogilvie qui nous vend ses farines.

M. BENNETT : Occupons-nous de la fourniture du charbon par George Plunkett. Kingston est beaucoup plus rapprochée de la frontière américaine, pourtant l'entreprise a été adjugée à Geo. Plunkett, de Cobourg, un chaud partisan. A-t-on demandé des soumissions ?

M. FITZPATRICK : Oui, des soumissions publiques.

M. BENNETT : Quels étaient les autres soumissionnaires ?

M. FITZPATRICK : Il y eut un grand nombre de soumissions pour la fourniture du charbon. Je suis bien aise dentendre mon honorable ami me reprocher d'avoir adjugé des commandes à des libéraux, attendu qu'on m'a beaucoup accusé ailleurs d'avoir fait le contraire. On m'a représenté les membres de la Compagnie McLaughlin comme d'ardents conservateurs.

M. MONK: Je désire disculper le ministre en ce qui a trait à l'achat du charbon à Montréal. Toutes les commandes ont été données à la maison Moore et Cie, et le ministre n'a pas à craindre les reproches de la droite relativement à cette maison de commerce. Je suppose que tous les soumissionnaires demandent les mêmes prix. A Montréal, les corps publics importants, tels que le conseil de ville et la commission scolaire, divisent généralement leurs commandes entre les marchands de charbon. Je crois que, l'an prochain, mon honorable ami devrait suivre cet exemple et ne pas acheter uniquement de la maison Moore et Cie, même au risque d'encourir le blâme des députés de la droite.

M. FITZPATRICK : Les corps publics que vous mentionnez ont plus de latitude que moi. Ils ne sont pas surveillés par une opposition hargneuse. Si je divisais les commandes de houille entre les différentes maisons, on nous accuserait de ne pas acheter au plus bas prix.

M. MONK : Tous demandent le même prix.

M. FITZPATRICK : Non ; si tous demandaient le même prix, je pourrais favoriser certaines personnes, ce qui m'est impossible présentement. Une maison s'est plainte amèrement parce que je ne pouvais pas lui accorder une part de la fourniture du charbon, ses prix n'étant pas assez bas.

M. AMES : Avait-on demandé des soumissions avant d'acneter d'Hamilton frères $1,350 de marchandises pour le pénitencier de Kingston et $1,670 pour celui de Saint-Vincent-de-Paul ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. AMES : Quels moyens prend-on pour s'assurer que les marchandises livrées sont conformes aux échantillons.

M. FITZPATRICK : Il y a depuis plusieurs années un garde-magasin à Saint-Vincent-de-Paul. Il pèse et mesure les marchandises, et je n'ai jamais entendu dire qu'il ne s'acquittait pas convenablement de ses fonctions.

M. AMES : A-t-il des échantillons, des modèles ou des descriptions qui lui permettent de s'assurer que les marchandises livrées répondent aux conditions de la commande ?

M. FITZPATRICK : Lorsque des soumissions sont demandées, il reçoit les échantillons qu'il compare aux marchandises livrées.

M. AMES : En a-t-on fait autant dans le cas de Lewis frères, de Montréal, qui ont fait à l'Etat des ventes considérables. Ils ont fourni $1,892 valant de marchandises au pénitencier de Kingston, et $1,123 valant au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.

M. FITZPATRICK : Tous ces achats ont eu lieu avec plublicité et concurrence.

M. AMES : Le ministre déposera-t-il sur le bureau la formule des soumissions ?

M. FITZPATRICK : Vonlontiers ; elle a reçu la consécration du temps.

M. BENNETT : Combien a-t-on reçu de soumissions pour la fourniture du charbon acheté de la maison Geo. Plunkett, de Cobourg ?

M. FITZPATRICK : Je ne saurais le dire, mais on en a reçu plusieurs.

M. BERGERON : Quand reçoit-on ces soumissions ?

M. FITZPATRICK : En juin.

M. BENNETT : Le ministre peut-il nous dire si le charbon provenait de Cobourg ?

M. FITZPATRICK : En juin.

M. FITZPATRICK : Les soumissions stipulaient que le charbon destiné au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul serait livré

dans ce village et que le charbon acheté pour le pénitencier de Kingston serait déposé sur le quai de Kingston.

M. BENNETT : J'apprends que M. Plunkett n'est pas précisément un marchand de charbon ; c'est un hôtelier. Hier, un cas semblable s'est présenté—celui d'un cabaretier fournisseur de l'Etat. On me dit aussi que M. Plunkett ne fait pas d'affaires sur une grande échelle. La prochaine fois que son budget sera mis à l'étude, le ministre voudra-t-il nous apporter les soumissions qui ont été reçues. La somme en jeu est considérable—$15,000 environ.

M. FITZPATRICK : J'apporterai les soumissions.

M. AMES : Le ministre veut-il dire comment les soumissions sont reçues et ouvertes, et de quelle manière a lieu l'adjudication ?

M. FITZPATRICK : On me demande des renseignements qui n'ont pas été exigés depuis huit ans.

M. FOSTER : Vous avez affaire à une nouvelle Chambre.

M. FITZPATRICK : Cela est clair—à une Chambre toute nouvelle par certains côtés. Si je ne me trompe, on demande des soumissions par la voie des journaux. Les inspecteurs les reçoivent et les décachètent. Un tableau est préparé et j'ordonne d'adjuger l'entreprise à la personne désignée par les inspecteurs.

M. BENNETT : Pour la gouverne du ministre, je puis dique que, lors du récent congrès libéral de Toronto, on a signalé au public plusieurs des fournisseurs du pénitencier de Kingston. Je n'aime pas à parler en mal des morts—et je crois pouvoir mettre le gouvernement libéral d'Ontario au nombre des disparus—mais, pendant le congrès un journal au moins a affirmé que certains gros bonnets de la convention étaient des fournisseurs du pénitencier de Kingston ; ce serait là le secret de leur enthousiasme.

M. FITZPATRICK : L'honorable député voudrait-il préciser davantage ? Je ne crois pas que Garneau ou les frères Lewis aient assisté au congrès.

M. BENNETT : Ces derniers n'avaient pas affaire à l'approvisionnement du pénitencier de Kingston. Je me rappelle que les journaux ont publié une longue liste de noms.

M. FITZPATRICK : Que l'honorable député apporte ces journaux lorsque j'apporterai les soumissions.

M. BENNETT : Je les apporterai.

Pénitenciers—Saint-Vincent-de-Paul, $99,750.

M. FITZPATRICK : Ce crédit est augmenté de $400. Ils s'agit d'acheter une autre paire de chevaux. Les chevaux du pénitencier sont vieux ; l'un a dix-huit ans et l'autre vingt et un ans, et il est temps de s'en débarrasser.

Pénitenciers—Dorchester, $59,700.

M. FITZPATRICK : Il n'y a pas d'augmentation.

M. FOSTER : Quel est le préfet ?

M. FITZPATRICK : M. J. A. Kirk.

M. FOSTER : Autrefois membre du Parlement ?

M. FITZPATRICK : Je ne l'ai jamais vu.

Pénitenciers—Manitoba, $59,800.

M. FITZPATRICK : Plusieurs item de ce crédit sont augmentés à cause de l'accroissement de la population. Il faut engager trois nouveaux gardiens réguliers à raison de $600 par année et un gardien temporaire à raison de $500. Les frais d'entretien des forçats sont aussi plus élevés, parce que les détenus sont plus nombreux. Le pénitencier renferme aujourd'hui cent quatre-vingt-huit condamnés—le chiffre a encore augmenté ces jour derniers—comparativement à cent quarante le 30 juin 1903. La somme destinée à l'enseignement des métiers est plus forte, parce qu'il faut du bois de chauffage pour fabriquer des briques qui serviront à de nouvelles constructions. Nous demandons un crédit plus élevé pour les terrains et édifices, car il faut construire une aile nouvelle et les matériaux coûteront $3,500.

Prison de Régina, $12,300.

M. FITZPATRICK : Le chiffre des appointements est augmenté afin de nous permettre d'engager de temps à autre un guichetier surnuméraire lorsque le besoin s'en fera sentir. Les frais d'entretien et d'élargissement des prisonniers sont plus élevés, parce que la prison renferme maintenant quarante-deux détenus contre vingt-sept en moyenne pendant le dernier exercice. L'item relatif à l'enseignement des métiers accuse une augmentation, car il faudrait acheter de nouveaux instruments aratoires.

Prison de Prince-Albert, $8,650.

M. FITZPATRICK : Le montant des appointements est plus élevé, parce que l'augmentation du nombre des détenus nous oblige à engager un autre guichetier à raison de $600 par année. J'ai résolu d'accorder une augmentation de $100 au geôlier. Il menaçait de s'en aller parce que ses appointements étaient trop modiques. Le nombre des détenus est actuellement de vingt-sept, contre quatorze en moyenne en 1903-1904. Il y a une légère augmentation au chapitre des uniformes, à cause de la présence d'un nouveau guichetier, et au chapitre des frais d'entretien, parce que la population de l'établissement s'est accrue.

Prison d'Edmonton, $8,000.

M. FITZPATRICK : C'est un établissement neuf. On s'attend que l'édifice sera prêt en juillet ou en août. Il aura vingt-cinq cellules pour les hommes purgeant une condamnation, sept destinées aux prévenus attendant leur procès, sept pour les femmes et trois pour les aliénés—en tout, quarante-deux. Cette prison logera les prisonniers d'Alberta. A l'hesure qu'il est, il y a douze prisonniers d'Alberta dans les prisons de Régina et de Prince-Albert et cinquante-deux autres dans les corps de garde de la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest. Je crois que la prison d'Edmonton servira de pénitencier pour les forçats des nouvelles provinces, lorsque celles-ci seront organisées.

M. FOSTER : De l'une des nouvelles provinces.

M. FITZPATRICK : De l'une des nouvelles provinces ou de la nouvelle province.

M. FOSTER : Comment achète-t-on les matières premières servant à la fabrication de la ficelle d'engerbage à Kingston?

M. FITZPATRICK : Deux marchands de chanvre de New-York nous fournissent les cours du marché et les achats se font à New-York et, parfois, en Angleterre.

M. FOSTER : Quels sont les acheteurs ?

M. FITZPATRICK : Les directeurs du pénitencier nous communiquent les prix et nous les autorisons à faire les achats qui ont lieu sans avoir recours à des intermédiaires.

M. FOSTER : Quels ont été les résultats de la fabrication, l'an dernier?

M. FITZPATRICK : L'honorable député trouvera le renseignement qu'il demande à la page 5 de l'annexe A du rapport du ministère de la Justice.

1. Fabrication de la ficelle d'engerbage—Voici un état succinct des quantités de ficelle fabriquées :

En pur chanvre de Manille, 600 pieds, 415,925 livres.

En chanvre de Manille mêlé, 550 pieds, 125,-490 livres.

Fil de caret 58,850 livres. Total, 600,265 livres.

A la page suivante, l'honorable député verra quelles quantités de ficelle ont été vendues.

M. FOSTER : Comment se solde le bilan des recettes et des dépenses.

M. FITZPATRICK : Les opinons sont partagées sur ce point. L'inspecteur croit que le résultat est satisfaisant, que les recettes et les dépenses s'équilibrent à peu près. Nous allouons 30 cents par jour pour le travail des forçats. Cette rétribution est proportionnée à la valeur du travail, car les forçats ne sont pas très habiles et ils ne tiennent pas à apprendre le métier.

M. FOSTER : Comment ont lieu les ventes?

M. FITZPATRICK : Nous ne vendons qu'aux cultivateurs. Depuis le premier juillet 1901, les groupes de cultivateurs peuvent nous adresser des commandes signées par ceux qui font usage de la ficelle d'engerbage et mentionnant la qualité et la quantité qu'ils désirent recevoir. Le prix est fixé par l'inspecteur qui tient compte des frais de la fabrication et un peu des prix du marché. Règle générale, il établit un prix un peu moins élevé que le cours régulier—environ un cent ou une fraction d'un cent de moins.

M. SPROULE : On nous a dit l'an dernier qu'on vendait la ficelle d'engerbage au prix de revient.

M. FITZPATRICK : On la vend un peu moins cher que le prix du marché. Lorsqu'on alloue quelque chose pour le travail des forçats, il est presque impossible de dire ce qu'un article coûte en réalité à l'Etat. Il faut aussi faire entrer en ligne de compte l'intérêt des sommes déboursées et l'usure du matériel.

M. SPROULE : J'avais compris que tout ce calcul avait été fait et que l'on avait estimé à 50 cents par jour le travail de chaque détenu. Le ministre pourrait-il nous dire combien de ficelle d'engerbage a été vendue aux cultivateurs au cours de l'année dernière, et combien il en a été vendue à d'autres personnes ?

M. FITZPATRICK : Il n'en a été vendue qu'aux seuls cultivateurs.

M. FOSTER : L'avez-vous toute vendue ?

M. FITZPATRICK : Non ; nous en avons vendu 401,557 livres en 1903-1904. Le 30 juin 1904, il nous en restait 522,680 livres. Depuis le mois de juillet, la vente a été de 209,705 livres.

M. FOSTER : C'est-à-dire que vous en avez vendu 600,000 livres. Combien en a-t-il été fabriqué l'an dernier ?

M. FITZPATRICK : En 1903-1904, nous en avons fabriqué 541,415 livres, et nous en avons mis 924,237 livres en vente. Tel est le résultat que nous obtiendrons chaque année tant que nous ne vendrons la ficelle qu'aux cultivateurs, selon le vœu exprimé par la Chambre. Il nous en reste actuellement 382,822 livres en magasin, mais un ordre de la Chambre nous oblige à la vendre aux cultivateurs aux prix déterminés. Le meilleur moyen de s'en défaire serait de la vendre à l'enchère.

M. SCHAFFNER : Les cutivateurs sont-ils tenus de donner leurs commandes à quelque époque particulière ?

M. FITZPATRICK : Non, nous leur vendons la ficelle en tout temps.

M. COCHRANE : Chez nous les cultivateurs s'imaginent qu'ils ne peuvent obtenir de ficelle s'ils ne donnent leur commande à certaine date fixée au commencement de la saison, de telle sorte que les cultivateurs ne peuvent pas payer leur ficelle deux mois avant de s'en servir.

M. FITZPATRICK : Les commandes peuvent se donner en tout temps.

M. COCHRANE : Les avis publiés dans les journaux ne semblent pas confirmer cette assertion.

M. FITZPATRICK : La difficulté à laquelle mon honorable ami fait allusion provient, je le sais, de ce que nous n'avions, il y a une couple d'années, qu'une quantité restreinte de ficelle de 650 pieds à la livre, et que lorsqu'elle fut toute vendue, nous dûmes remplir le reste des commandes avec de la ficelle de longueur ordinaire.

M. SPROULE : Voici, à mon sens, le côté faible de toute cette affaire de ficelle d'engerbage. Il y a un an ou deux, toute la ficelle qui restait en magasin fut vendue à un particulier à raison de cinq cents la livre, alors qu'on en demande en réalité dix cents aux cultivateurs ; c'est-à-dire qu'on la leur vend à peu près le même prix que partout ailleurs. Ils n'ont donc aucun avantage à acheter leur ficelle au pénitencier plusieurs semaines avant de s'en servir, quand ils peuvent se la procurer au même prix chez le premier quincaillier venu, au moment même où ils en ont besoin. Il est tout naturel qu'ils s'adressent à l'endroit qui les accommode le mieux. De plus, ils croient généralement—et avec raison, selon moi—que la ficelle ne leur est pas vendue au prix coûtant. En effet, au prix de la matière première et de la façon étrangère, l'on ajoute un cent ou une fraction de cent par livre pour compenser les pertes, et cela crée l'impression que le gouvernement vend la ficelle au même prix que les marchands, bien qu'il affirme la vendre un peu meilleur marché. On nous informe en outre que le gouvernement n'entend pas faire concurrence aux marchands de ficelle ou la vendre à meilleur marché qu'eux afin de ne pas nuire à leur commerce.

M. FITZPATRICK : Ce que mon honorable ami vient de dire donne une juste idée des difficultés auxquelles nous nous heurtons en cette matière. Notre fabrique produit 400 tonnes. Cela ne représente qu'une très faible partie de la quantité de ficelle qui se consomme au Canada. Avec un tel rendement, nous ne saurions avoir la prétention de commander le marché.

M. SPROULE : Vous pouvez néanmoins vendre la ficelle.

M. FITZPATRICK : On nous reproche de favoriser un certain nombre de particuliers, de leur vendre la ficelle à bon marché, cependant que les cultivateurs sont obligés de l'acheter au prix courant. Puisque nous en sommes à la question des prix, je vais faire connaître ceux que nous avons demandés en 1903-1904 ; mon honorable ami sera ensuite en mesure de dire s'ils sont justes et raisonnables. Au cours de l'exercice 1903-1904, à l'époque de la moisson, nous vendions la ficelle aux prix fixés le 1er mai 1903, savoir :

Chanvre de manille pur, 650 pieds à la livre, 11 cts ½ la livre.
Chanvre de manille pur, 600 pieds à la livre, 11 cts ¾ la livre.
Chanvre de la Nouvelle-Zélande (spécialité de Kingston), 9 cts ½ la livre, ¼ de cent meilleur marché par quantités d'une tonne ou plus.

Au printemps de 1904, nous avons vendu la ficelle aux prix établis le 15 mars de la même année, savoir :

Chanvre de manille pur, 600 pieds à la livre, 10 cts ½ la livre.
Chanvre de manille mêlé, 550 pieds à la livre, 9 cts ¾ la livre.
Chanvre de la Nouvelle-Zélande, 450 pieds à la livre, 8 cts ¾ la livre, ¼ de cent meilleur marché par quantités d'une tonne ou plus.

Etablis en mars 1904, ces prix n'ont pas varié depuis, et malgré cela, il nous reste encore en magasin, si je ne me trompe, 375,000 livres de ficelle.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait-il me dire quelle sorte de ficelle il lui reste ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. COCHRANE : Je crois que la ficelle que vous fabriquez n'est plus en aussi grande faveur qu'autrefois auprès des cultivateurs.

M. FITZPATRICK : Mes données ne vont que jusqu'au 30 juin : chanvre de manille pur, 600 pieds à la livre ; chanvre de manille mêlé, 600 pieds à la livre.

M. COCHRANE : L'honorable ministre a un inspecteur qui devrait savoir de quelle ficelle les cultivateurs se servent le plus. Mon honorable ami devrait se renseigner à ce sujet et faire fabriquer au pénitencier la ficelle dont les cultivateurs se servent aujourd'hui. Ils ont renoncé à celle dont ils faisaient usage il y a quelques années ; or, si l'inspecteur voyait à ce que l'on fabriquât au pénitencier la ficelle qui est le plus en demande au Canada, l'honorable ministre en aurait moins en magasin.

M. FITZPATRICK : L'inspecteur nous adresse des rapports et dit que nous suivons les avis qu'il nous y donne

M. COCHRANE : Ses rapports portent-ils sur ce cas ?

M. FITZPATRICK : Oui. Cette fabrication de la ficelle d'engerbage constitue un fardeau qui pèse lourdement sur le public. Pour moi, c'est chose certaine.

M. FOSTER : Combien d'hommes employez-vous ?

M. FITZPATRICK : Quarante détenus sur les quatre cent quarante-huit qu'il y a actuellement.

M. FOSTER : Vous n'employez pas à ce travail 10 pour 100 des détenus.

M. FITZPATRICK : Non.

M. WRIGHT : Le ministre peut-il me dire si les cultivateurs savent que c'est là qu'ils doivent s'adresser pour acheter la ficelle ? Plus des trois quarts de nos cultivateurs, je ne crains pas de l'affirmer, ignorent qu'ils peuvent acheter au pénitencier la ficelle d'engerbage à meilleur marché qu'ailleurs.

M. FITZPATRICK : Si mon honorable ami veut bien ouvrir le rapport du ministère de la Justice, il y trouvera, page 6, la formule de la circulaire que l'on répand par tout le pays. Nous faisons en outre de la publicité dans les journaux.

M. COCHRANE : Lesquels ?

M. FITZPATRICK : Je ne saurais les énumérer.

M. COCHRANE : Je ne parle pas au point de vue politique. Ces sortes d'annonces devraient être publiées dans les journaux d'importance secondaire. Nombre de gens qui font usage de ficelle d'engerbage ne lisent pas les journaux de Toronto. Il serait plus avantageux de publier ces annonces dans les journaux de campagnes.

M. FITZPATRICK : On me dit que c'est surtout dans les publications hebdomadaire des campagnes que paraissent les annonces en question.

Une VOIX : Dans la province d'Ontario ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. CLARE : Je demanderai à l'honorable ministre s'il peut nous dire à combien la ficelle revient à la fabrique.

M. FITZPATRICK : Les prix de vente que j'ai fait connaître sont censés ne représenter virtuellement que le coût de la fabrication ; mais si l'on fait entrer en ligne de compte l'achat de l'outillage, les frais d'exploitation, l'usure des machines et le reste, on verra que nous vendons la ficelle au-dessous du prix de revient. Tel n'est pas, toutefois, l'avis de nos fonctionnaires.

Voici ce que la fibre est censée avoir coûté depuis deux ans ; la fibre de Manille, janvier 1903, $8.75 le quintal ; en 1904, $9.25 le quintal ; coût moyen en 1903, $8.70, en 1904, $9.50 le quintal ; coût moyen de l'agavé en 1903, $7.77, en 1904, $7.45.

M. LEFURGEY : Le ministre voudra-t-il me dire s'il n'est pas vrai qu'un nombre assez considérable de cultivateurs se sont plaint de la mauvaise qualité de la ficelle qu'on leur a vendu l'année dernière ?

M. FITZPATRICK : Des plaintes se sont déjà fait entendre, mais pas l'année dernière. Il nous arrive parfois de recevoir des plaintes de la part d'une couple d'individus qui ne se soucient guère de payer leurs dettes, mais nous avons reçu de toutes les parties du pays des centaines de lettres où les cultivateurs font l'éloge de notre ficelle d'engerbage.

M. LEFURGEY : Je n'entends pas discuter la question de savoir si les auteurs de ces plaintes étaient ou n'étaient pas en mesure de payer leurs dettes, car je sais que ceux qui m'ont parlé de cela sont gens à faire honneur à leur signature.

M. FITZPATRICK : D'où ces plaintes sont-elles venues—de l'île du Prince-Edouard ?

M. LEFURGEY : Oui. Les habitants de cette province ont pour habitude de payer leurs dettes.

M. FITZPATRICK : Et c'est pour cela qu'ils nous envoient des délégués.

M. LEFURGEY : Autre habitude que nous conservons religieusement. Certains de nos cultivateurs les plus renommés se sont plaint avec beaucoup de raison de ce que la ficelle se nouait et se brisait, et ils ont directement saisi le département de leurs griefs.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami est-il bien sûr que ces plaintes se rapportent à la ficelle d'engerbage vendue au cours de la dernière saison ?

M. LEFURGEY : Je le crois. Les personnes en question prétendent qu'elles avaient acheté de grandes quantités de ficelle et qu'après en avoir fait l'essai ils durent la laisser de côté et en acheter d'autre.

M. FITZPATRICK: L'inspecteur, qui connaît mieux que moi tous les détails de cette question, déclare ne pas se rappeler que des plaintes se soient fait entendre dans l'île du Prince-Edouard au cours de la dernière saison. Nous en avons reçu quelques-unes du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, mais non de l'île du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : Je vais rafraîchir la mémoire de l'honorable ministre en lui citant le nom d'une des personnes dont je veux parler. M. Lee, de Victoria, est de ceux qui ont formulé leur plainte.

M. BLAIN : Il n'en reste pas moins acquis que la suppression des intermédiaires dans la vente de la ficelle d'engerbage aux cultivateurs est une réforme qui a été couronnée du plus éclatant succès. Le ministre a beau hocher la tête en signe de dénégation, cela n'empêche pas les faits de confirmer mon assertion. Les documents officiels établissent que la vente de la ficelle d'engerbage se faisait uniquement, il y a quelques années, à des partisans du Gouvernement, le public n'étant pas admis à en soumissionner l'achat ; c'est pour cela que

l'on se plaignait ici même de ce que les cultivateurs n'en pouvaient pas acheter. Ouvrez le rapport de l'auditeur général, vous y verrez que depuis que la Chambre a décrété le changement en question, près de 500 cultivateurs canadiens ont acheté ou commandé leur ficelle d'engerbage au pénitencier même, sans recourir à aucun intermédiaire. L'an dernier et l'année précédente, j'ai fait observer que le pénitencier fabriquait de trop nombreuses variétés de ficelle, alors que les cultivateurs n'ont besoin que de la ficelle de manille pur. C'est la seule qui se vend généralement, du moins dans la province d'Ontario.

M. FITZPATRICK : Nous fabriquons la ficelle de chanvre de manille pur et de manille mêlé.

M. BLAIN : Cette dernière étant faite de manille et d'agavé, les cultivateurs ne veulent pas s'en servir. Ce que l'on demande, c'est de la ficelle de manille pur, et si le pénitencier de Kingston en fabriquait qu'il vendrait au prix coûtant ou même un peu plus cher, nul membre de cette Chambre n'aurait l'occasion de venir dire que les cultivateurs n'en veulent pas. Mon honorable ami a déjà dit que la quantité de ficelle fabriquée à Kingston est bien faible comparée à celle qui se consomme dans le pays ; je lui demanderai donc de nous dire combien il reste encore au pénitencier de ficelle qui n'a pu être vendue.

M. FITZPATRICK : Le 30 juin 1904, il restait en magasin :—

Chanvre de manille pour, 600 pieds à la livre, 320,085 livres.

Chanvre de manille mêlé, 550 pieds à la livre, 120,900 livres.

Depuis cette époque, nous avons vendu:—

189,400 livres de manille pur.
17,745 livres de manille mêlé.

Je tiens de l'inspecteur qu'il a été fabriqué environ 20 pour 100 de ficelle de manille pur, dans le but, dit-il, de satisfaire à la demande qui en existe. Maintenant que j'ai fait connaître nos prix de vente, mon honorable a mi peut juger si, à ces prix-là, nous devrions avoir vendu toute notre ficelle. C'est une question qu'il connaît mieux que moi. Je suis d'opinion que nos prix étaient plus bas que ceux du marché à cette époque-là.

M. HENDERSON : Aux observations de l'honorable représentant de l'île du Prince-Edouard (M. Lefurgey) relativement à la ficelle d'engerbage, j'ajouterai qu'à la suite de mes entretiens avec les cultivateurs—et d'autres députés ont dû faire la même expérience—je me suis aperçu que l'on est généralement prévenu contre la ficelle fabriquée à Kingston. Ce qu'on y fabrique ne représente qu'une faible partie de la quantité qui se consomme au pays. Ayant demandé aux cultivateurs pour quelle raison ils n'achetaient pas de ficelle de Kingston, ils me répondirent que la ficelle américaine vaut beaucoup mieux. Il est vraiment regrettable d'avoir à constater que le sentiment national n'a pas encore acquis chez nous assez de puissance pour nous permettre de faire figurer avec avantage sur le marché un produit tel que la ficelle d'engerbage dont il est ici question. En ces deux dernières années, j'ai entendu l'honorable ministre des Finances exprimer la même opinion et constater avec regret que le sentiment canadien ne favorise guère les produits de notre pays. Certains articles, nos compatriotes ne les achètent que parce qu'ils sont de provenance étrangère. Je ne crains pas de le dire, les trois quarts de nos cultivateurs achètent de la ficelle américaine simplement parce qu'elle vient des Etats-Unis. A leurs yeux, venant de l'étranger, elle doit être meilleure. Cette absence d'amour propre national, la faute en est, dans une large mesure, au Gouvernement actuel dont la politique tend à pousser les gens à acheter les produits de l'étranger de préférence aux articles fabriqués au Canada. Si l'on croit généralement que la ficelle fabriquée au pénitencier est de qualité inférieure, la cause en réside surtout, à mon sens, en cette absence d'amour propre national. Les cultivateurs achètent la ficelle américaine parce qu'elle vient de l'étranger et que, tout ce qui vient de loin étant réputé beau, elle est d'autant meilleure qu'elle n'est pas achetée au pays. Dans la partie du pays que j'habite, on fait beaucoup usage de ficelle américaine, surtout de celle dite de "Plymouth". "Pourquoi, demandai-je à ce cultivateur, achetez-vous cette ficelle de Plymouth ?"—"Elle est bien supérieure à n'importe quelle autre", me répondit-il. Les cultivateurs ne veulent pas se servir de la ficelle fabriquée au pénitencier.

A tout événement, je n'en suis plus à me demander s'il est possible que cette ficelle d'engerbage que nos cultivateurs achètent comme étant un produit américain, soit fabriquée au Canada. Je sais que cela est vrai dans nombre de cas ; nos manufacturiers canadiens fabriquent la ficelle d'engerbage qu'ils envoient aux Etats-Unis, alors que les vendeurs américains renvoient à nos marchands le produit que nous avions expédié d'abord aux Etats-Unis. Ils nous la revendent comme produit américain. De cette façon, ils disposent du marché au préjudice de la ficelle fabriquée à Kingston, bien que l'article qu'ils vendent soit de fabrication exclusivement canadienne. Je l'ai dit, il y a un instant, c'est le manque de sentiment véritablement patriotique qui nuit surtout à la réputation et à la vente de la ficelle d'engerbage de Kingston.

Sir WILFRID LAURIER : J'en suis marré pour les électeurs de Halton.

M. HENDERSON : Le Gouvernement actuel, grâce à son tarif différentiel et à sa politique de libre-échange relativement à la

ficelle d'engerbage, etc., favorise cette apathie. Si l'on ne modifie ce système, ces difficultés augmenteront de jour en jour, je le crains bien.

M. FITZPATRICK : Je demanderais à l'honorable député de m'indiquer le moyen de propager le sentiment qui engagerait nos cultivateurs à acheter notre ficelle d'engerbage. A mon avis, mon honorable ami devrait cultiver ce sentiment parmi les électeurs de son comté; si, au lieu de faire ce discours superbe qui s'adresse exclusivement à moi, il se rendait dans la division électorale qu'il représente, pour dire à la population ce qu'elle devrait faire d'abord, il rendrait au pays un service signalé et, j'en suis certain, tous, nous apprécierions ses efforts.

M. HENDERSON : C'est précisément l'attitude que j'ai toujours voulu adopter ; j'avoue, toutefois, qu'il m'a fallu lutter—ce qui m'a causé des embarras—contre toute la force et le prestige du Gouvernement ; ce dont je me plains, c'est que les ministres ne semblent pas disposés à modifier leur politique. Si le Gouvernement voulait prôner les principes que je viens d'énoncer, nous modifierions bientôt cet état de choses pour le plus grand bien du pays, surtout en ce qui concerne la vente de la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston. Je demanderais au ministre de la Justice de se joindre à moi pour prôner une idée plus nationale dans son essence, et pour donner à la politique du Gouvernement l'orientation qui encouragerait notre population à se servir des marchandises, coton, tissus, ficelle d'engerbage, enfin de tous produits de nos industries nationales. Encourageons donc ce sentiment d'amour-propre exclusivement national. Si l'on entre dans un magasin quelconque aux Etats-Unis, et s'il s'y trouve une pièce de coton sur le comptoir, on constatera qu'environ 90 pour 100 des femmes américaines achèteront ce coton pour le seul motif qu'il est de fabrication américaine. L'honorable ministre de la Justice oserait-il dire que ce même sentiment prévaut parmi la population du Canada ? Cet état de choses me semble bien regrettable, et nous devons adopter une politique quelconque qui soit de nature à développer cette fierté nationale chez nous.

M. FITZPATRICK : Je ne fais pas dans les cotons, les tissus ou les garnitures pour vêtements de dames ; je m'occupe de ficelle d'engerbage, et si mon honorable ami veut entreprendre de me dire comment je puis vendre ce produit, j'en serai fort aise. Je ne puis m'occuper de généralités vagues à propos de ce sentiment d'amour-propre national ; je dois en revenir à la ficelle d'engerbage ; si l'honorable député veut m'aider à vendre cet article, je lui en aurai de la reconnaissance.

M. HENDERSON : Créez ce sentiment.

M. HENDERSON.

M. FITZPATRICK : Et je devrai encore dicter les modes que nos femmes devront adopter.

M. HENDERSON : Encouragez les marchands canadiens à acheter la ficelle d'engerbage fabriquée au pays ; imposez un droit assez élevé pour protéger notre marché, et, avant cinq ans vous aurez créé un sentiment si favorable à notre ficelle d'engerbage qu'il ne saurait plus être question de la qualité de ce produit,

M. BLAIN : Je veux faire connaître mon avis relativement à la ficelle d'engerbage fabriquée au pénitencier de Kingston. Je crois que cette ficelle est de bonne qualité et que les cultivateurs du pays n'ont aucune raison de se plaindre sous ce rapport. Dans mon comté, cet article est généralement apprécié par les libéraux comme par les conservateurs, si l'on se place au point de vue politique. Je veux dire simplement qu'il doit y avoir faute quelque part dans le ministère, si l'on ne peut vendre cette ficelle d'engerbage.

Je n'ai pas l'intention de me plaindre, car il pourrait se faire que je ne pusse indiquer les changements qu'il faudrait opérer, mais je crois que si le pénitencier de Kingston fabrique de la bonne ficelle d'engerbage—et c'est là mon opinion—on améliorerait l'état de choses qui existe maintenant, en manufacturant exclusivement de la ficelle d'engerbage de première qualité avec du chanvre de Manille et en abandonnant la fabrication des autres espèces de ficelles. Le Parlement approuverait alors l'honorable ministre qui dépenserait quelques crédits pour assurer la vente de cet article directement aux cultivateurs. Il doit y avoir quelque chose qui va mal dans ce département, car autrement on vendrait facilement, chaque année, la faible quantité de ficelle manufacturée. Je puis dire que dans mon propre comté on a fait de nombreuses commandes depuis trois ans, mais que les intéressés n'ont pas pu se procurer la ficelle dont ils avaient besoin, pour la raison que le département avait déclaré que cette ficelle était fabriquée de chanvre de Manille.

M. FITZPATRICK : Cela est vrai ; il s'agit de ficelle mesurant 600 pieds de long.

M. BLAIN : Quelques pays pourraient employer toute la ficelle fabriquée au pénitencier de Kingston, mais mon honorable ami ne manufacture pas l'article dont nos cultivateurs ont besoin.

M. FITZPATRICK : L'inspecteur m'informe que nous fabriquons exclusivement la ficelle provenant du chanvre de Manille.

M. LEFURGEY : Puis-je demander ce qu'on a fait relativement aux plaintes portées contre le Gouvernement à propos de la ficelle d'engerbage de qualité inférieure fabriquée au pénitencier de Kingston ?

M. FITZPATRICK : L'inspecteur me dit que toutes ces plaintes ont été réglées et qu'il n'y a plus maintenant sujet de se plaindre.

M. LEFURGEY : J'ai cru comprendre d'après ce que certaines personnes m'ont dit, il y a quelques mois, que les réclamations qu'elles avaient produites n'avaient pas encore été réglées.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami peut-il me fournir le nom d'une de ces personnes ?

M. LEFURGEY : Oui, celui de M. Lee, de Victoria.

M. FITZPATRICK : Si l'honorable député veut m'envoyer une note à ce sujet, nous nous occuperons de ce cas. Je dois déclarer qu'il existe dans le pays une certaine répugnance à acheter des articles fabriqués dans les prisons et les pénitenciers ; cela est surtout vrai dans le cas de la ficelle d'engerbage, et c'est ce qui nuit à cette industrie. Ce préjugé est cultivé probablement par les unions ouvrières. Il va sans dire que nous croyons que notre ficelle d'engerbage est bonne. Voilà du moins ce qu'on me dit et je ne vois aucune raison pourquoi, dans les intérêts du pays tout entier, on n'achèterait pas ces articles. Après tout, il s'agit d'une fabrique du pays, vu que c'est le peuple qui paie pour la fabrication de cette ficelle. C'est un effort tenté honnêtement par le Gouvernement pour protéger le cultivateur du Canada contre un monopole étranger. Alors même que cette ficelle coûterait un peu plus cher, il me semble que notre population devrait reconnaître les efforts que nous faisons.

M. HENDERSON : L'honorable ministre dit qu'il s'agit d'un essai pour protéger les cultivateurs. Je lui demanderais de nous dire comment il pourra atteindre cette fin, en vendant la ficelle d'engerbage quelques sous à peine au-dessous du prix fixé par le grand trust américain. On sait parfaitement que ce n'est pas le coût de fabrication de cet article qui détermine le prix de ce dernier, mais que le prix de cette ficelle est fixé exclusivement par le trust en question. Cependant, mon honorable ami demande à peine quelques sous de moins que le prix établi par le trust. Dans ces circonstances, je ne crois pas qu'il protège grandement les cultivateurs du pays. Le prix de la ficelle d'engerbage devrait être fixé en prenant comme base le coût actuel de la matière première et de la main-d'œuvre. A mon avis, ce n'est pas la ficelle de chanvre de Manille qui est la meilleure qui soit fabriquée au pays, et ce n'est pas de celle-là que les cultivateurs ont besoin. Ils demandent une ficelle composée d'environ 60 pour 100 de chanvre de Manille et de 40 pour 100 de fibre d'agavé. Au Canada, la quantité de ficelle fabriquée de pur chanvre de Manille est de beaucoup moins considérable que celle de la ficelle mêlée. Si l'on prend 60 pour 100 du coût d'une livre de chanvre de Manille et 40 pour 100 du coût d'une livre d'agavé, si l'on tient compte du fait que 120 pour 100 de cet article représentent de l'huile brute, un article moins cher, on constate que le coût de la ficelle d'engerbage doit être de beaucoup moins élevé que le chiffre mentionné par l'honorable ministre. Ce serait là le vrai moyen de fixer ce prix, si l'on désire protéger le cultivateur et ne pas lui accorder simplement un léger avantage quant au prix fixé par le trust américain.

M. SPROULE : Il se vend une grande quantité de cette ficelle dans la partie du pays que j'habite ; pourtant, les cultivateurs ne semblent pas fort entichés de cet article, parce qu'ils n'ont pu se procurer la ficelle dont ils avaient besoin, et qu'ensuite on a vendu cet article à un marchand qui n'a payé que la moitié environ du prix exigé des cultivateurs. Ainsi, par exemple, les cultivateurs payaient 10 cents par livre de ficelle tandis qu'on a vendu le reste à 5 cents la livre au marchand en question ; on a laissé le public sous l'impression que le département vendait cette ficelle trop cher aux cultivateurs et que ceux-ci se trouvaient à perdre, si l'on tient compte du prix exigé du marchand dont je parle. Quant au prix, on reconnaît généralement que, quel que soit le coût de la matière première, on peut fabriquer la ficelle d'engerbage et la vendre en réalisant un profit convenable ; ainsi, la matière première coûte, en moyenne, huit cents et demi la livre, le Gouvernement peut revendre cet article neuf cents et demi et faire un bénéfice raisonnable.

Je me permettrais de conseiller au ministre d'envoyer, en leur accordant une faible commission, des personnes qui s'adresseraient aux cultivateurs pour obtenir des commandes de ces derniers ; ces personnes vendraient une bien plus grande quantité de ficelle. Les gens qui sollicitaient des commandes dans mon district se plaignaient qu'ils ne recevaient pas de commission raisonnable pour leur travail ; s'il en eût été autrement, ils auraient vendu une plus grande quantité de ficelle. Voilà ce qu'on pourrait faire pour le plus grand avantage et du département et des cultivateurs.

Le comité fait rapport des propositions adoptées.

AJOURNEMENT—COMMISSION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée. Mon honorable ami m'a demandé, hier, certains renseignements au sujet de la commission des voies de transport. Cette commission se compose aujourd'hui de MM. Robert Reford, de Montréal, Edward C. Fry, de Québec, et J. H. Ashdown, de Winnipeg. Elle n'a pas encore fait de rapport. Je crois, cependant, qu'elle

a fait un rapport provisoire l'an dernier, relativement à Saint-Jean. J'ai le regret de dire que M. Reford a donné sa démission pour cause de maladie. Nous lui avons demandé de reconsidérer cette démission, mais nous n'avons pas entendu parler de lui depuis ce temps-là.

M. FOSTER : Quelle sera la besogne de la Chambre, demain ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous étudierons la proposition de l'honorable ministre de la Justice relativement à la nomination des juges comme membres de la commission des moyens de transport ; puis viendra la discussion du projet de loi relatif au dénombrement de la population et l'examen du budget du ministère des Travaux publics.

La motion est adoptée et la séance est levée à 6 h. 5 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, 3 février 1905.

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

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DEBATS.

M. GERVAIS : J'ai l'honneur de déposer le premier rapport du comité spécial nommé pour surveiller le compte rendu officiel des délibérations de la Chambre durant la présente session :

Votre comité propose que le quorum nécessaire soit abaissé de huit à cinq membres.

H. GERVAIS,
Président du comité.

PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 24) concernant la Compagnie du chemin de fer de Koutenay à Caribou et Pacifique.—(M. Galliher.)

Le bill (n° 25) concernant la Compagnie du chemin de fer de Walkerton à Lucknow.—(M. H. P. McKenzie.)

Le bill (n° 26) tendant à autoriser la Compagnie d'assurance contre l'incendie "The Sovereign" du Canada.—(M. E. T. Clarke,—par M. Osler.)

Le bill (n° 27) concernant certains brevets de la "Facer Solid Steel Car Wheel Company", de Perth (à responsabilité limitée).—(M. Caldwell,—par M. Tetford.)

Le bill (n° 28) tendant à autoriser la Compagnie de téléphone du Nord-Ouest.—(M. Turriff.)

Le bill (n° 29) concernant la Compagnie du pont du Sud du Canada.—(M. German,—par M. Macpherson.)

Le bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.—(M. German,—par M. Macpherson.)

Le bill (n° 31) concernant la Compagnie du pont et du tunnel du Canada-Michigan.—(M. German,—par M. Macpherson.)

Le bill (n° 32) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de London à Sainte-Claire.—(M. Calvert.)

Le bill (n° 33) concernant certains brevets de Jean Effront.—(M. L. P. Demers,—par M. Rivet.)

Le bill (n° 34) concernant la Compagnie des charbonnages et du chemin de fer de Nicola à Kamloops et à la Similkameen.—(M. Galliher.)

Le bill (n° 35) tendant à autoriser la Compagnie du chemin de fer de la baie Georgienne au littoral maritime.—(M. Scott.)

CONSEIL DES COMMISSAIRES DES CHEMINS DE FER.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose que la Chambre se forme en comité, afin d'étudier le projet de résolution relatif au conseil des commissaires des chemins de fer.

Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, je me permettrai de présenter à la Chambre quelques éclaircissements sur cette résolution. J'en suis convaincu, il y a nombre de citoyens au pays, et peut-être même se rencontre-t-il quelques députés ici qui ne saisissent pas parfaitement toute l'étendue et l'importance des pouvoirs attribués au conseil des commissaires des chemins de de fer par la loi des chemins de fer de 1903. Dans cette pensée, je prierai la Chambre de me prêter son attention, pendant que je m'efforcerai brièvement d'élucider quelques-unes des dispositions de la loi en question qui statuent sur les plus importants de ces pouvoirs. D'une façon générale, la juridiction du conseil des commissaires s'étend sur tous les chemins de fer du Canada, sauf les chemins de fer de l'Etat ; et quant aux premiers chemins de fer, la commission a autorité sur l'institution civile et l'organisation de la compagnie, le tracé de la ligne, la construction du chemin de fer, son administration et sa direction, une fois qu'il est en opération.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER : Dans quel sens les commissaires exercent-ils leur pouvoir sur l'autorisation de la compagnie ?

M. FITZPATRICK : Les commissaires des chemins de fer exercent leur autorité sur l'approbation d'une compagnie, en ce sens que si les prescriptions de la loi ne sont pas remplies relativement à l'érection de cette compagnie en personne civile, ils sont autorisés à intervenir et à veiller à ce que la loi soit appliquée—mais dans cette mesure-là seulement.

Pour en venir aux détails, je dois dire que le conseil des commissaires, du moment que la compagnie est organisée, est tenu de veiller au tracé de la ligne du chemin de fer, de réglementer l'établissement des rampes,

pentes et courbes à employer, bref, tout ce qui constitue la physionomie de la ligne dans son ensemble ; tous les plans, devis, profils et livres de renvoi lui sont soumis ; et c'est à lui qu'incombe la responsabilité de veiller à ce que le tracé et la construction concordent avec les dispositions législatives spécialement établies. Les commissaires sont tenus d'exercer leur initiative relativement à toute omission, erreur ou inexactitude qui se seraient glissées dans les plans, devis, profils ou livres de renvoi, et de les corriger ; en outre, ils doivent se prononcer, chaque fois qu'il y a lieu d'établir une déviation de la ligne. En outre voici quelques-unes des matières sur lesquelles ils sont appelés à exercer leur autorité : questions d'appropriation de terrains, construction d'embranchements, réglementation des croisements et des correspondances ; entraves apportées à la libre navigation des cours d'eau ; construction et exploitation de lignes télégraphiques et téléphoniques ; drainage, passages à niveau pour l'usage des exploitations agricoles ; clôtures, barrières, garde-bestiaux, ponts et tunnels, gares et inspection.

M. FOSTER : Cela s'entend, sans doute, des lignes télégraphiques et téléphoniques se rattachant aux chemins de fer.

M. FITZPATRICK : En effet. Peut-être serait-il utile à cet égard de donner lecture d'un paragraphe que j'ai sous les yeux, au sujet de la constitution et de l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques. Les commissaires ont droit d'intervenir, dans la mesure où les lignes suivent le parcours des voies ferrées ; puis, son autorité s'étend aux objets que voici : les tarifs et charges à établir pour la transmission des messages, ainsi que les conventions intervenues pour l'utilisation de ces lignes par d'autres compagnies ; la pose de fils métalliques au-dessus des chemins de fer ; la construction, l'exploitation et l'entretien des lignes télégraphiques et téléphoniques ; la pose des fils métalliques, en outre, pour la distribution de la force, de la lumière et de la chaleur, sur le parcours, au-dessus ou au-dessous des grandes routes ou autres lieux publics, en vertu d'autorisation accordée par le Parlement, si la compagnie ne peut obtenir le consentement de la municipalité à cet égard. C'est-à-dire, advenant un désaccord entre une compagnie de chemin de fer et une municipalité, la commission est autorisée à exercer son initiative et à intervenir entre les deux parties intéressées.

Disons maintenant un mot au sujet de l'exploitation des chemins de fer. Le conseil des commissaires a le devoir d'être parfaitement renseigné sur ce qui suit : l'outillage et les appareils de première installation employés ou à employer sur tous les convois et sur les chemins de fer en général ; le service, la circulation et l'exploitation des convois, les causes des accidents et les moyens de les prévenir, car la compagnie du chemin de fer doit faire rapport à la commission sur les accidents qui se produisent ; en outre, les causes d'incendie, l'enlèvement de toute mauvaise herbe et autres matières combustibles qui encombrent l'emplacement de la voie ferrée. La commission établit, en outre, des règlements se rattachant à l'exploitation des trains, de façon à obtenir l'uniformité sur tous les chemins de fer. A mon avis, le plus important des devoirs assignés à la commission est celui qui se rattache aux tarifs que les compagnies de chemins de fer ont droit d'établir. Je désire signaler à l'attention de la Chambre l'article 223 de la loi des chemins de fer qui virtuellement impose à toutes les compagnies de chemins de fer au pays l'obligation d'obtenir l'homologation de leurs tarifs avant de pouvoir percevoir le prix du transport des voyageurs ou des marchandises. En outre, le conseil a le devoir et le droit de veiller à l'application de toutes les dispositions se rattachant aux peines encourues. C'est encore la commission qui est chargée de la surveillance et de l'exploitation de toute convention relative au trafic et au fusionnement des compagnies.

M. LENNOX : Le ministre de la Justice pourrait-il nous dire s'il existe une distinction entre la juridiction des commissaires sur les compagnies de chemins de fer autorisées par le Parlement fédéral et celles qui ont reçu leur charte des provinces ?

M. FITZPATRICK : Il ne s'agit ici, bien entendu, que des chemins de fer sous le contrôle du parlement fédéral—peut-être aurai-je dû ajouter, sauf les chemins de fer d'Etat. Ajoutons, sous forme de comparaison, que le conseil des commissaires des chemins de fer au Canada exerce tous les pouvoirs attribués au conseil des commissaires des chemins de fer en Angleterre, et en outre, tous les pouvoirs relatifs à la réglementation des chemins de fer qui sont attribués au conseil du commerce en Angleterre ; c'est-à-dire, notre conseil des commissaires des chemins de fer, au Canada, possède d'aussi amples pouvoirs que ceux dont sont revêtus les deux conseils en question en Angleterre, et ce qui plus est, pour pousser encore plus loin la comparaison, notre conseil a de plus vastes pouvoirs que ceux conférés soit à la " Commission du commerce entre les états " aux Etats-Unis, soit aux commissions des chemins de fer existant dans les divers états de l'Union américaine. Je puis donc affirmer sans crainte que notre commission des chemins de fer possède des pouvoirs supérieurs à ceux dont jouit actuellement tout autre tribunal que je sache, sauf le Parlement canadien, et cela du moins, dans la mesure où le Canada est intéressé. En Angleterre, il est nommé deux commissaires, aux appointements de £3,000 sterlings respectivement, et outre ces deux commissaires il est nommé d'office deux commissaires.

Ces deux commissaires d'office sont le grand chancelier d'Angleterre, le lord président de la cour suprême d'Ecosse et le grand chancelier d'Irlande, de sorte que, en réalité, il existe cinq commissaires, deux à la nomination du Gouvernement, et trois ex-officio. Le grand chancelier d'Angleterre, siège, je suppose, lorsqu'il se présente des causes qui intéressent les chemins de fer anglais ; le lord président de la cour suprême d'Ecosse, préside au tribunal, lorsqu'il surgit des affaires qui concernent l'Ecosse, et le grand chancelier d'Irlande, s'occupe des causes qui intéressent l'Irlande.

M. FOSTER : Quel est le quorum légal ?

M. FITZPATRICK : La majorité.

M. FOSTER : Est-ce la majorité des commissaires présents ou bien celle de tout le conseil ?

M. FITZPATRICK : La majorité des membres présents. Le président de la commission, ici, est le personnage le plus important. Les arrêts du conseil portant sur tous les points de fait sont décisifs devant tous les tribunaux du pays ; mais sur les questions de droit, l'avis exprimé par le président des commissaires prévaut.

Le président de la commission, lorsque le conseil décide que telle question est de droit, a pleine et entière autorité pour la décision de cette question.

En pareilles circonstances, il est à peine besoin d'ajouter que le choix convenable d'un titulaire pour cette charge est de la plus haute importance. Il importe de confier ces fonctions à un homme versé dans l'étude du droit, si la chose est possible, ayant acquis une grande expérience dans l'exercice de la magistrature. Il doit, en outre, être bien au courant des besoins du pays et il est fort souhaitable qu'il soit, dans la mesure du possible, étranger à tout contact avec les grandes administrations de chemins de fer. A tout évènement, il importe que le titulaire choisi n'ait pas eu, récemment, de relations, à titre de conseil, avec nos compagnies de chemins de fer. A la lumière de ces principes et au point de vue de ces exigences, nous croyons avoir rencontré l'homme qui répond presque parfaitement à cet idéal et qui consent à accepter la charge. Celui à qui le poste a été offert, est M. le juge Killam, de la cour suprême. Après avoir fait ses études de droit dans l'Ontario, il fut inscrit au barreau de cette province où il exerça sa profession.

Plus tard, quittant cette province pour se fixer dans l'Ouest, il ouvrit une étude à Winnipeg, où il exerça jusqu'en 1885, époque à laquelle, sous l'administration de sir John Macdonald, il fut appelé à la haute cour de justice de la province du Manitoba. Plus tard il fut élevé au poste de juge en chef du Manitoba, et au cours des deux années dernières, fut élevé à la cour suprême du Canada, tribunal dont il fait actuellement partie. Les membres du barreau, à tout évènement, s'accordent à dire avec moi qu'à tous égards, tant sous le rapport du tempérament que sous celui des qualités intellectuelles ainsi que de l'expérience acquise dans l'exercice de la magistrature, il est parfaitement apte à remplir les devoirs de cette charge importante.

M. SPROULE : Il n'a jamais acquis d'expérience dans l'administration des chemins de fer.

M. FITZPATRICK : Il n'a jamais, que je sache, exploité de chemin de fer ; mais il a acquis de l'expérience, en matière de chemins de fer, dans l'exercice de ses fonctions à la cour suprême, ainsi qu'à titre de membre du barreau et de juge au Manitoba. A tout événement, comme résultat de notre choix, je me vois dans l'obligation de présenter les résolutions à l'étude. Ces résolutions ne tendent point à rien ajouter à la situation, en ce qui concerne M. le juge Killam, mais elles visent à élargir la sphère à laquelle nous pourrons nous adresser quand il s'agira de faire le choix d'un titulaire pour cette importante charge.

Je vais maintenant chercher à élucider ce point. Aujourd'hui, les juges de nos cours supérieures ont droit à leur pension de retraite. Le juge qui a exercé la magistrature, dans une cour supérieure du pays, pendant quinze ans, a droit, à l'expiration de cette période de temps, de toucher les deux tiers de son traitement à titre de pension de retraite. Celui qui a exercé la magistrature pendant trente ans, a droit de toucher son plein traitement, à sa retraite. S'il a atteint l'âge de soixante-dix ans, et qu'il rempli les fonctions de juge pendant vingt-cinq ans, il a droit à une pension de retraite égale à son traitement dans toute son intégrité, et cela s'applique également au juge qui a atteint l'âge de soixante-quinze ans et qui compte vingt années d'exercice de la magistrature. M. le juge Killam exerce la magistrature depuis 1885, et il compte aujourd'hui vingt années de services, à ce titre. Il est âgé de cinquante-cinq ans, et dans dix ans d'ici, s'il décide de quitter ses fonctions, il aura droit, à sa retraite, à son traitement dans l'intégrité. Les résolutions à l'étude visent à tenir compte de cette dernière période de temps ; c'est-à-dire, il lui sera tenu compte du temps qu'il aura consacré à la commission des chemins de fer, s'il est nommé pour dix ans, comme s'il eût continué à siéger à la cour suprême. Il n'y gagnerait en rien au transfert, mais au moins serait-il mis en lieu de ne rien perdre des bénéfices et avantages qu'il a déjà acquis.

M. SPROULE : Il y gagnera d'une façon ; il touchera un traitement plus élevé.

M. FITZPATRICK : Il n'obtient pas un traitement plus élevé. Il touche $3,000 de plus par année, à titre de commissaire, mais

en même temps il perd le droit à la pension de retraite, sous l'empire de la loi dans sa teneur actuelle. Je crois avoir réussi à bien faire saisir ma pensée. La pensée qu'inspire cette résolution, c'est de rendre possible à M. le juge Killam l'acceptation de la charge qui lui est offerte, sans pour cela perdre droit à sa pension de retraite, droit qu'il possède, à titre de juge de la cour suprême.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), en présentant la résolution à l'étude, a signalé à la Chambre ce qui constitue, à ses yeux, l'objectif même de la résolution : l'élargissement de la sphère où il sera possible de choisir le président de la commission. Je serai en mesure d'établir ici que la pensée maîtresse de cette résolution c'est de circonscrire les pouvoirs et les attributions de la commission, et je m'efforcerai également de signaler à la députation la situation actuelle du pays. Je tiens à donner lecture d'un extrait d'un article emprunté du " Weekly Sun " et qui a paru dans le dernier numéro de ce journal. En voici le texte :

Le jugement est enfin rendu.

Sept mois se sont écoulés depuis que les différentes associations de cultivateurs ont présenté à la commission des chemins de fer, à une assemblée tenue à Toronto, l'exposé de certains griefs dont les cultivateurs ont à se plaindre, en matière de prix du transport des marchandises. Cet exposé contenait l'énoncé des griefs touchant les prix exigés pour le transport des petits fruits, des pommes, des fèves, des bestiaux, ainsi que le prix du transport du grain, relativement aux produits des grains.

Peu après l'audition, les compagnies de chemins de fer acquiescèrent, de leur propre gré, à nombre de demandes formulées au sujet du prix de transport des petits fruits ; elles firent également une légère concession relativement au transport des pommes en boîtes, ainsi que des pêches, lorsqu'elles sont mêlées avec les pommes, concessions qui reçurent plus tard l'approbation de la commission des chemins de fer. Mais il n'a encore été pris d'initiative ni sur la question du prix de transport des pommes en barils, ni sur les griefs infiniment plus sérieux (puisque leur solution intéresse la masse des population, griefs portant sur le prix de transport des fèves, du grain et des bestiaux. Il y a longtemps déjà qu'il aurait fallu rendre une décision sur ces questions d'importance majeure. La démission de M. Blair, tout en entravant l'œuvre de la commission relativement au règlement de quelques affaires, n'a pas directement influé sur les griefs en question, puisque les trois commissaires ont, de concert, entendu les griefs formulés à l'assemblée de Toronto, et que les deux commissaires, faisant partie du conseil, sont légalement aptes à se prononcer en pareille matière.

Un des grands avantages qu'on comptait recueillir de la création de cette commission des chemins de fer, c'est que le nouveau tribunal, étant un corps mobile, serait d'accès facile au gros du public. A coup sûr, cet avantage s'est réalisé. La commission est d'accès facile. On nourrissait aussi l'espoir que la commission, en rendant ses jugements, temporiserait moins que ne le faisait l'ancien comité des chemins de fer du Conseil privé.

Cet espoir est à la veille de s'évanouir, et si on temporise davantage relativement aux cas signalés, il sera bientôt complètement dissipé.

En justice pour les cultivateurs intéressés et en justice pour la commission des chemins de fer elle-même, il faut une décision à bref délai sur les plaintes formulées par les cultivateurs, à la séance tenue à Toronto.

Ainsi, voilà qu'un journal, représentant la grande industrie agricole au pays, déclare que les cultivateurs sont déçus dans leur espoir ; qu'ils auguraient bien mieux de l'œuvre de cette commission, mais qu'ils trouvent à redire et à son fonctionnement et à la lenteur dont elle fait preuve ainsi qu'au retard apporté à combler la vacance créée il y a trois mois. Comme je serai en mesure de le prouver, l'intérêt du pays demande que le Gouvernement abandonne cette mesure et qu'il fasse la nomination du comsaire, en conformité de la loi existante, dans sa teneur actuelle. L'autre jour, le premier ministre, au cours de ses observations sur un projet de loi intéressant les chemins de fer, ou plutôt portant sur l'importante question en discussion, nous a dit que le Gouvernement avait entamé des négociations avec un juge de la cour suprême qui devait accepter la charge en question et que la principale cause du retard, c'est que le juge désirait mettre la dernière main à ses jugements, avant de se consacrer à l'œuvre de la commission. L'ancien président de la commission eût certes fait acte de sagesse en s'inspirant de la même pensée et en mettant la dernière main à ses jugements avant de démissionner. Le premier ministre en faisant cette déclaration, a dû dissimuler certains faits ; il aurait dû ajouter que ce juge tenait non seulement à mettre la dernière main à ses jugements, mais encore à obtenir certaines concessions du Gouvernement, avant d'accepter la charge en question.

Ces concessions sont contenues dans la résolution à l'étude.

Que propose la résolution à l'étude ? En substance, elle propose de mettre au rancart une de nos plus anciennes et respectables traditions, celle qui défend de donner de l'avancement aux juges dans ce pays.

Il est de notoriété publique que le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) s'est toujours fait le champion de la doctrine qui défend de donner de l'avancement aux juges: " Quand on est nommé juge puîné, c'est pour toujours." Ses collègues dans le cabinet, tout en maintenant ce principe, en théorie, l'ont toujours écarté, dans la pratique. Le résultat c'est que nos magistrats canadiens commencent à se persuader qu'ils peuvent, dans l'exercice de leurs fonctions, se créer des titres, par leur conduite, à l'avancement, et ils soignent leurs propres intérêts. L'avancement des juges semble être à l'ordre du jour. Nous nous écartons

des anciennes traditions à cet égard, et nous donnons à entendre aux juges qu'ils peuvent, de quelque façon, acquérir des titres à l'avancement politique. On porte encore atteinte d'une autre manière au caractère sacré de la magistrature : c'est en nommant les juges à des commissions politiques. Il a été créé une commission de ce genre, dans la province d'Ontario, et l'autre jour, un journal a formulé à cet égard des observations fort pertinentes. Cette critique de l'affaire Gamey est un exemple des attaques auxquelles les juges s'exposaient.

GAMEY vs. STRATTON.

Ontario infirme le jugement du juge Boyd et du juge en chef Falconbridge.

Dans le cas dont il s'agit, on avait fait descendre les juges du tribunal pour leur confier l'instruction d'une affaire politique. Ils ont rendu jugement, et la conséquence, c'est que la magistrature a baissé d'un cran dans l'estime populaire, depuis qu'on leur a confié ces besognes. Aujourd'hui on se permet volontiers à l'adresse des juges des critiques mordantes du genre de celle que je viens de citer, et c'est ainsi que le respect dont il faut entourer les tribunaux va sans cesse affaiblissant. Nos juges sont chargés de l'instruction de nombre d'affaires se rattachant aux élections ; et n'étant pas plus infaillibles que le reste du genre humain, ils comprennent, comme tout le monde, ou du moins, le public pense tout haut qu'ils s'exposent à une tentation : celle de soigner leurs propres intérêts, et de gagner la faveur et de l'avancement, s'ils réussissent à faire cadrer leurs jugements avec les vues du parti au pouvoir. Le juge puîné doit le demeurer toujours : c'est là un excellent principe. Il ne convient pas qu'un juge cherche de l'avancement, d'une façon subordonnée à certaines conventions et dispositions législatives spéciales, édictées dans son propre intérêt, quand il s'agit de le transférer d'une charge à une autre. Je suis partisan du relèvement du traitement accordé aux juges ; et si le gouvernement eût saisi la Chambre d'une résolution dans ce sens, tout en proposant de diminuer le nombre des juges des tribunaux de comté dans la province d'Ontario, je me serais rallié à pareille mesure.

Que les juges me permettent une observation ici : bien que le chiffre de leur traitement soit bien trop minime, qu'ils veulent bien m'en croire, ils ont tout à gagner en consacrant tous leurs instants à l'expédition des affaires judiciaires portées devant leur tribunal, en s'efforçant de mener un train de vie simple et modeste, conforme à leurs moyens d'existence, sans nourrir l'espoir d'améliorer leur situation et de gagner de l'avancement par leurs agissements au tribunal.

Malheureusement, après toutes les promesses prodiguées, et en présence d'une mesure législative comme celle dont la Chambre est saisie, l'opinion se propage au

pays que la confiance dans la magistrature est ébranlée par ce système d'avancement et de faveurs, et si tel est le cas, il s'est passé, sans doute, quelque chose d'inavouable. Le respect du peuple pour la magistrature est en train d'être miné par un parti politique qui semble s'efforcer d'avancer ses intérêts, par l'intermédiaire des juges. Qu'on ait recours à tous les autres moyens, si l'on veut, mais, de grâce, faisons en sorte que la magistrature soit à l'abri des influences politiques, et surtout qu'on se garde bien de faire briller aux yeux des juges l'espoir d'un avancement qui serait la récompense de services rendus au parti politique au pouvoir.

Qu'un juge s'avise de descendre du tribunal, à l'instar du juge dont il est question ici aujourd'hui, pour se confondre avec le gros de la foule, soit ; mais alors, qu'il courre sa chance, comme le commun des mortels. De quel droit établirait-on une loi d'exception en faveur d'un juge qui descend du tribunal pour se mêler au vulgaire et accepter une occupation ordinaire ? Voici encore un exemple d'une loi d'exception en faveur d'un juge qui quitte la magistrature. Si on adopte une loi d'exception et si on établit une disposition législative spéciale, au bénéfice du président de la commission, ne s'ensuit-il pas qu'il faille accorder la même faveur aux autres membres de la commisison, ses collègues ? Puisqu'on statue ici sur la pension de retraite du président de la commission, et qu'on le rend inamovible, pourquoi ne met-on pas les deux autres commissaires sur un pied d'égalité avec le premier ? Quelle est donc la situation de l'avocat au pays, pour qu'on édicte une loi spéciale, soit au sujet de son inamovibilité, soit à l'égard de tout autre question qui peut l'intéresser ? Déjà, nos avocats et nos juges ont assez de privilèges au pays, et quand un juge démissionne, abandonne ses fonctions judiciaires pour se mêler à la plèbe, et suivre le sentier battu par la foule, gardons-nous d'édicter une loi spéciale en sa faveur.

J'aborde maintenant la résolution, sous son aspect le plus répréhensible. Relisons l'article 1er du projet de résolution :

Tout juge d'une cour supérieure au Canada qui est créé commissaire en chef du conseil des commissaires des chemins de fer du Canada ne saurait être révoqué en aucun temps par l'Exécutif, sauf par voie d'adresse présentée par le Sénat et la Chambre des communes.

Etudions cette proposition, à la lumière des débats qui se sont déroulés ici, à l'époque de l'adoption de la loi des chemins de fer. Le ministre des Chemins de fer du jour (M. Blair), ainsi qu'en fait foi le compte rendu officiel des débats de 1903, au cours de ses observations sur le bill des chemins de fer et sur la question même aujourd'hui en discusion, s'est exprimé en ces termes :

En étudiant le bill, le conseil a exprimé l'avis qu'il serait souhaitable d'assimiler la situation des membres de la commission à celle créée aux

lieutenants-gouverneurs, par la loi de l'Amérique britannique du Nord. Demandez au Sénat et à la Chambre des communes d'exercer leur initiative par voie d'une adresse, serait une procédure fort compliquée. Il pourrait surgir des circonstances où il serait important et désirable de prendre une initiative, sans attendre que le Parlement fût en session.

Ce qu'il y a de fort grave dans la proposition de loi à l'étude c'est que le président de la commission est soustrait à la juridiction du Parlement, à laquelle l'avait soumis la loi en question. Le principal argument qu'on ait fait valoir d'un bout à l'autre du pays en faveur de cette dernière loi, c'est que le président de cette commission pourrait être révoqué par l'exécutif; que sa conduite serait discutée au sein du Parlement et que s'il était établi que sa conduite était contraire à l'intérêt public, il pourrait être révoqué de ses fonctions par le gouvernement au pouvoir. Et voilà qu'une année à peine après que le Gouvernement a donné ces assurances au pays, on saisit le parlement d'une proposition de loi, dont le premier article propose de soustraire le président de cette commission à toute possibilité de révocation par l'exécutif et de le rendre indépendant du Parlement. Voilà l'objectif visé par ce bill. Il tend à enlever toute valeur à la loi adoptée il y a deux ans ; et afin de faire toucher du doigt toute la puissance de cette mesure, relisons les paroles prononcées par M. Blair, en cours du débat en question.

L'impression qu se dégage de la lecture de quelques-uns de ces articles, au sujet des pouvoirs conférés, c'est que si on leur donne toute l'application que comporte une interprétation judaïque du texte, et que la commission les exerce dans toute l'étendue que comporte la teneur du statut, il serait fort possible que nous soyons en train d'attribuer à ce conseil une puissance qui lui permettrait d'écraser les compagnies de chemins de fer ou de faire gravement tort aux intérêts commerciaux du pays.

On a donc accordé de vastes pouvoirs à la commission des chemins de fer ; or, voilà qu'on tente aujourd'hui de confier la présidence de ce conseil à un homme qui, dans l'exercice de ses pouvoirs, sera soustrait à la censure du Parlement ou du conseil. Les pouvoirs de la commission sont immenses, j'en conviens. Jamais tribunal n'a encore été revêtu de pareille puissance ; or, en pareille circonstance, il importe d'apporter un frein à cette puissance, et c'est ici que le Parlement pourrait utilement exercer son autorité et veiller à ce que ce conseil remplisse ses devoirs. Or, bien loin de là, voilà qu'on nous propose de confier ces pouvoirs aux mains d'un seul homme.

M. COCHRANE : Un tsar.

M. W. F. MACLEAN : Oui, on en fait un tsar, justifiable ni du Parlement ni de l'Exécutif, un fonctionnaire inamovible, ou n'étant révocable que sur l'initiative du Sénat et de la Chambre des communes par voix d'une adresse collective, mode de procédure que le créateur de cette commission a qualifié de mécanisme lourd et presque inapplicable. Voilà donc l'objectif manifeste visé par ce bill : il ne s'agit pas d'élargir la sphère où le Gouvernement peut choisir le président de la commission, mais bien de neutraliser les bons résultats qui devaient découler de l'adoption de la loi en question. En présentant sa proposition de loi, M. Blair ajoutait :

Dans la proposition de loi que nous avons présentée, l'année dernière, ainsi que dans le bill en discussion, quand il sera imprimé, figure un article statuant que les membres de la commission ne sont révocables que par voie d'adresse présentée par les deux Chambres du Parlement au Gouverneur général. Après mûre délibération, nous avons décidé de rayer cette disposition ; et bien que le bill, lorsqu'il sera distribué, puisse contenir pareille disposition, c'est là un inconvénient auquel le comité remédiera. Nous proposons que les membres de la commission soient révocables par l'exécutif, à l'instar des lieutenants-gouverneurs des provinces, c'est-à-dire, qu'ils sont inamovibles, sauf forfaiture.

C'est ce principe fondamental qu'on nous propose aujourd'hui de mettre au rancart et de biffer de la loi, une année à peine après son adoption par le Parlement.

Ici la question se pose : au bénéfice de quels individus nous fait-on pareille proposition ? Pourquoi ce changement de procédure ? Est-ce que le doute est possible, sur la raison d'être de cette évolution ? Dans le monde des chemins de fer, au Canada, on s'est enfin rendu compte de toute l'étendue des pouvoirs à cette commission ; on s'est mis à l'œuvre, d'une façon fort habile, afin de claquemurer, mettre au rancart, rogner les pouvoirs de la commission ; et aujourd'hui ces messieurs sont en quête d'un juge dévoué à leurs intérêts qui, pourvu que cet amendement passe, consente à accepter cette charge. Qui voit-on, en ce moment, errer dans les couloirs de la Chambre ? On y aperçoit ces deux inséparables intrigants de couloir, M. Charlie Drinkwater et M. Willie Wainwright, ainsi que je les ai entendu nommer l'autre jour. Voilà les deux individus qui doivent choisir le titulaire en question. Voilà ceux qui ourdissent aujourd'hui les intrigues de couloir ici, et qui demandent qu'on confie la présidence de cette commission à un juge qui ne sera justiciable ni du Parlement ni de l'exécutif, bref, un président qui sera inamovible de fait, puisqu'il ne pourra être révoqué que par voie d'une adresse présentée par les deux Chambres du Parlement, mode de procédure des plus gênants, presque inapplicable, de l'avis même de l'ex-président de la commission. Je tiens ici à formuler une observation à l'adresse des députés qui sont au début de leur carrière parlementaire, surtout aux représentants des populations de l'Ouest, et la voici : on a promis aux cultivateurs et aux négociants de ce pays que ce tribunal expé-

dierait sa besogne sans temporisation ; que sa procédure serait simple, peu compliquée : que les titulaires chargés de cette administration seraient révocables, et qu'ils dispenseraient la justice dans toute sa plénitude.

Et voilà qu'au lieu de cela, on crée un commissaire en chef inamovible, choisi, si je ne me trompe, au gré des compagnies de chemins de fer ; car, après tout, ces compagnies sont actuellement l'influence dominante au pays. Il n'y a pas vingt députés ici qui possèdent l'influence d'un Drinkwater ou d'un Wainwright, en pareille matière. Je le déclare à regret, ces messieurs ont compris d'après l'avis de leurs avocats, que la loi actuelle protège, dans une large mesure, les intérêts du public, et ils ont eu recours à l'expédient que je viens de signaler, pour tâcher de neutraliser les bons résultats découlant de cette loi. Que les représentants des cultivateurs, tant de l'Ouest que d'Ontario, que les représentants des intérêts commerciaux du pays m'entendent bien: on cherche, aujourd'hui, au moyen des résolutions en discussion à donner le coup de grâce à cette grande mesure législative, qui devrait demeurer comme un monument à l'honneur du parti libéral, mais qu'on veut, aujourd'hui, étrangler, un an à peine après sa naissance.

Voyons maintenant quelles promesses on a faites aux cultivateurs :

Si l'on se rappelle que ce grand et puissant mouvement, cette pression de l'opinion publique ont été provoquées par les griefs formulés avec conviction par les populations agricoles; si l'on tient compte de l'énorme importance de leurs intérêts, non seulement dans le Canada oriental, mais dans ce grand pays de l'Ouest où l'agriculture prend de si rapides développements, je crois être l'interprète de tous mes collègues en affirmant que le choix que nous ferons, quand il s'agira de nommer les membres de cette commission, surtout en ce qui concerne les intérêts commerciaux du pays se rattachant à l'industrie des transports, ce choix, dis-je, s'imposera à la vive approbation de la classe agricole, et sera de nature à avancer et favoriser ses intérêts.

Qu'on ne prétende donc pas que c'est assurer la protection des intérêts des populations agricoles et la prompte administration de la justice, de la part de la commission des chemins de fer, que de placer à la tête de ce conseil un chef inamovible, ou révocable seulement par voie d'adresse présentée par le Parlement : non, pareille prétention est inadmissible, et les cultivateurs la repousseront. Ce que nous voulons, c'est un tribunal qui dispense avec célérité la justice, un tribunal qui ne soit pas paralysé par une procédure gênante et compliquée, bref, un tribunal composé d'hommes comptables de leurs propres actes. Au sujet de cette question de responsabilité, M. Blair a formulé une déclaration qui figure au compte rendu officiel des débats de 1903 :

Après avoir déclaré que nul commissaire n'aura droit d'être porteur de valeurs de ce genre, nous sommes en lieu de compter que l'exécutif veillera à ce qu'il ne soit point dérogé à cette disposition. A mon avis, la maîtrise exercée par l'Exécutif est plus efficace que toute autre mesure qu'on pourrait adopter.

M.ê W. F. MACLEAN.

Il a trouvé là un argument militant en faveur de la loi en question, et aujourd'hui, cette haute main, ce contrôle réservé au Gouvernement, on veut l'abandonner. Que penseront les cultivateurs de pareille proposition, au souvenir des promesses qu'on leur a faites? Puis, voyez l'étendue des pouvoirs attribués au président de la commission ! Non seulement est-il revêtu des privilèges que j'ai mentionnés, mais l'article 8 lui en confère de plus amples encore—pouvoirs que j'ai vainement essayé de faire restreindre. L'article 10 statue :

L'audition de tous les cas se fera devant au moins deux membres de la commission, et le chef, s'il est présent, présidera le tribunal, et son sentiment prévaudra en toute question qui, suivant l'opinion des membres de la commission est une question de droit.

Non seulement est-il soustrait à l'autorité du Gouvernement et aux critiques de la députation, mais encore il est déclaré seul juge des points de droit ; il sera ainsi plus que l'égal de ses collègues. Loin de proposer que ce pouvoir lui soit enlevé, le Gouvernement augmente, au contraire, les attributions de ce fonctionnaire inamovible et dispose toutes choses pour que le peuple n'exerce plus aucun contrôle utile. Un honorable député parlait, l'autre jour, de la procédure suivie devant ce tribunal, et faisait observer qu'elle est très semblable à celle suivie devant les autres tribunaux. On sera tenu de produire une pétition, il y aura des réponses et des répliques, et autres pièces qui entraînent d'infinis retards. Le ministre de la Justice nous a dit en réponse que le président aura le pouvoir de mettre un terme à tout délai inutile. Mais qui forcera ce fonctionnaire inamovible à administrer la loi d'une manière utile et effective, puisqu'il ne saurait être destitué. Ce sera peut-être son devoir de le faire ; ce sera peut-être son devoir de sauvegarder la vie des particuliers, mais comment pourra-t-on le forcer à faire son devoir ? La Chambre sait ce qui est arrivé hier encore à un des croisements des chemins de fer des Etats-Unis. Dix femmes voyageant en traîneau ont perdu la vie en conséquence du mauvais état d'un passage; des accidents semblables se produisent ici tous les jours ; et pourtant, on nous annonce que le président de cette commission doit être déclaré inamovible, et le Gouvernement, au lieu de proposer une mesure plus sage, veut confier l'application universelle de la loi des chemins de fer à ce fonctionnaire inamovible, investi du privilège extraordinaire de faire prévaloir son opinion en matière de droit sur celle de ses deux collègues. Le but que se propose le Gouvernement a été assez nettement mis en lumière l'autre jour. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et le ministre de la Justice, nous ont tous deux

déclaré qu'à leur avis toutes ces questions touchant à la sécurité des particuliers et à leur protection contre les chemins de fer devraient être laissées à la commission ; que le Parlement ne devrait pas intervenir, mais attendre et laisser la commission décider la chose. Trois jours plus tard ils viennent nous proposer de mutiler le bill et de donner à la commission des chemins de fer des attributions spéciales par-dessus tous les autres. Je n'ai pas un mot à dire contre le juge Killam, en tant que juge ; mais je m'oppose à ce que l'on mutile l'acte des chemins de fer de la sorte et je ne pense pas qu'une pareille proposition soit approuvée par le peuple.

Avant que cette discussion prenne fin, je me propose de signaler un autre aspect de la question ; j'entends les circonstances particulières dans lesquelles l'ancien président a démissionné. Si jamais il fut commis un acte honteux dans notre pays, ce fut celui de cet homme qui lui-même avait fait voter cette loi constituant la commission des chemins de fer, qui plus tard remit son portefeuille de ministre à la suite d'un différend avec ses collègues et que le Gouvernement, nous dit-on, dans un but quelconque de bienveillance ou de conciliation, nomma président de la commission. On nous pria de voter, et nous votâmes sans hésitation, quelque $50,000 ou $75,000, pour solder les frais de l'organisation de cette commission. Nous payons de $4,000 à $5,000 de loyer pour la loger. Nous votâmes, l'année dernière, $22,000 pour l'achat d'un wagon spécial dans lequel cette commission pourrait parcourir le pays en administrant la justice, puis, tout d'un coup, cet homme renonça à son emploi et laissa pendantes nombre de causes soumises à ce tribunal. Si jamais on fit preuve d'insouciance pour l'intérêt public, c'est dans cette circonstance. Si jamais homme mérita un châtiment quelconque, mérita d'être traité avec ignominie, c'est bien cet homme qui déserta ses fonctions et refusa de décider les causes qui lui avaient été soumises, causes qu'il va falloir, en conséquence, reprendre du commencement. C'est là l'acte le plus honteux qui soit à ma connaissance dans toute l'histoire de notre pays ; et le Gouvernement n'a pas daigné nous fournir un seul mot d'explication au sujet de cet incident. Je ne saurais dire quel a été le mobile de M. Blair. J'ai bien mes soupçons à cet égard; mais trouve-t-on rien de plus méprisable dans notre histoire que cette conduite ? Et pourtant on ne nous fournit aucune explication ; on ne nous dit pas pourquoi il est sorti de la commission, comme il l'a fait, sans le moindre souci de l'intérêt public.

Le Gouvernement devrait se préoccuper pour le moment de prendre les mesures nécessaires pour que pareil événement ne puisse plus se produire. Il devrait formuler une loi dans le but d'empêcher tout homme qui pourra occuper cette position à l'avenir, de renoncer à sa charge en laissant nombre de causes pendantes, comme il est arrivé cette fois-là. Loin de chercher à faire voter ce projet de loi par la Chambre, le Gouvernement devrait s'en désister sur-le-champ. Les ministres devraient s'efforcer plutôt de trouver parmi les juges un homme compétent, qui acceptera la présidence de cette commission sans exiger l'adoption d'une loi spéciale le rendant inamovible. Qu'ils composent cette commission comme elle devrait l'être, et que jugement soit rendu sans délai dans ces causes pendantes ; que justice soit rendue au public. C'est là une proposition raisonnable. Mais au lieu de cela ils nous proposent de mutiler l'acte en déclarant le futur chef de la commission absolument indépendant du gouvernement et du pays.

La députation peut bien, si elle le juge à propos, sanctionner une mesure de cette sorte. Elle peut bien sacrifier les droits du public aux intérêts des grandes compagnies, qui paraissent être la force motrice dans la circonstance. Mais s'il est une vérité établie par les événements de ces derniers jours, c'est que le peuple se soulève lorsqu'il s'aperçoit que les intérêts des grandes compagnies sont favorisés au détriment de ceux du public. La manifestation la plus énergique de cette résolution du peuple de revendiquer ses propres droits s'est produite tout récemment dans la province d'Ontario. Certes, les électeurs se prononcèrent en faveur de méthodes électorales plus honnêtes, de plus d'intégrité dans l'administration des affaires publiques et d'une meilleure conduite chez les ministres d'Etat et leurs représentants en général. Mais ils voulurent en même temps condamner le gouvernement qui avait sacrifié les droits du public. Ces honorables messieurs de la droite se flattent peut-être qu'immédiatement à la suite d'une élection et au début d'une nouvelle législature, ils peuvent sans inconvénient annuler cette proposition du vote de laquelle ils se sont fait un si grand mérite. Mais les électeurs leur demanderont compte de cet acte. Et je tiens à déclarer aux députés nouveaux en cette Chambre, à quelque parti qu'ils appartiennent, que le peuple leur fera rendre compte de l'appui qu'ils auront donné à une proposition de cette nature. Le résultat des élections de l'Ontario indique que dans notre pays l'avenir est peu rassurant pour les politiciens insouciants des droits du public. Un honorable ami derrière moi me demande ce que je pense de York-nord. A-t-on jamais vu revirement pareil à celui qui s'est produit là ? Y eut-il jamais pareille condamnation comme celle infligée à ce ministre d'Etat ennemi invétéré des droits populaires ? L'honorable M. J. M. Gibson, naguère procureur général, celui qui en raison même de sa fonction aurait dû plus que tout autre se dévouer au maintien des droits du public, des droits municipaux, a subi une défaite écrasante. Cinq ministres qui s'étaient signalés par leur hostilité aux droits populaires ont été emportés par l'avalanche. Un parti puissant a été balayé du pouvoir pour avoir perdu de

vue les droits du peuple. Je fais appel aux représentants parmi nous de la classe rurale, qu'ils soient des Provinces maritimes, de Québec, d'Ontario ou de l'Ouest ; je leur demande de se faire les défenseurs des droits du peuple ; et je leur déclare que s'ils ont le triste courage de voter en faveur de l'adoption d'un bill comme celui-ci, d'un bill qui mutile l'acte des chemins de fer en plaçant à la tête de la commission un fonctionnaire inamovible et le place dans une position tout à fait privilégiée, ils n'agissent pas dans l'intérêt du peuple dont ils sont ici les représentants.

M. W. A. GALLIHER (Kootenay) : Mon honorable ami de York-sud (M. W. F. Maclean), avec son énergie accoutumée, a discuté la résolution assez longuement et vigoureusement, et a agité certains épouvantails dans le but d'intimider les députés nouveaux. Il parle de la présente mesure comme étant dans l'intérêt des grandes compagnies par opposition à celui du public. Son propre discours ne me fournit aucune raison à l'appui de cette prétention. Il connaît peu de chose, j'imagine, de M. le juge Killam personnellement.

Il m'a été donné d'avoir celui-ci pour collègue au barreau, et j'ai aussi eu l'honneur de plaider devant lui lorsqu'il eut atteint l'éminente position de juge de la cour suprême au Manitoba. Je connais son mérite personnel, je sais qu'il a toujours été considéré un des avocats les plus distingués du Canada.

Juge, il s'est fait remarquer par sa droiture et son habileté. Aucun de ceux qui le connaissent ne le contestera, je pense. Je nie catégoriquement que dans l'accomplissement de ses nouveaux devoirs, il se laisse influencer dans l'intérêt des compagnies ; et pour faire cette déclaration je me fonde sur la connaissance personnelle que j'ai de son caractère. Je ne vois pas bien ce qui peut justifier mon honorable ami (M. Maclean), de qualifier ce nouveau fonctionnaire de chef inamovible de la commission. Il est vrai que si le bill en discussion est adopté le Gouvernement n'aura plus le pouvoir de le démettre. Mais ce pouvoir est confié à ce qui est, suivant moi, un tribunal plus élevé, le Parlement canadien. Nommer quelqu'un dans ces conditions, ce n'est guère en faire le chef inamovible de la commission. Si, comme nous l'admettons tous, il faut à la tête de cette commission un homme habile, un homme intègre, un homme droit, nous avons dans ce cas particulier toutes les qualités requises pour remplir dignement cette place. S'il est nommé à cette position et s'il accomplit son devoir avec équité et impartialité, comment pourra-t-on dire que l'intérêt public est sacrifié par suite de ce changement dans la loi ? Il est facile de prétendre que l'intérêt public est sacrifié à celui des compagnies, mais pour ma part, je ne me contenterai pas de l'affirmation de mon honorable ami de York-sud pour y ajouter foi. L'honorable député se fait l'écho de l'ancienne objection que le président de la commission se trouve avoir plus de pouvoir que ses deux collègues réunis, parce qu'il est appelé à décider les points de droit. Or, en nommant président de cette commission un homme versé dans la loi, on voudrait précisément qu'il y ait un des membres de la commission particulièrement apte à interpréter la loi chaque fois que celle-ci est en cause. Quelqu'un d'étranger à la profession d'avocat pourrait bien être très au courant des faits et capable de les grouper ; mais dès qu'il s'agirait de déterminer le sens d'un texte de loi sur un sujet donné, on ne s'attendrait guère à ce que cet homme y vît aussi clair que le légiste de profession, que l'homme de loi expérimenté. Les deux autres membres de la commission ont leur rôle à remplir. Il faut que la majorité du tribunal tombe d'accord sur les faits de la cause ; c'est là un point important qu'il ne faut pas perdre de vue. Or, une fois la majorité d'accord sur la question de fait, il n'est que juste, à mon avis, que la question de droit soit décidée par celui des membres de la commission qui est apte à débrouiller ce genre de questions. Mon honorable ami (M. W. F. Maclean), s'est plaint de ce que l'ancien président de la commission avait déserté son poste à très bref délai. Il est déplorable, en effet, qu'après toute la peine prise, et les dépenses faites par l'ancien président et ses collègues en vue de s'enquérir de certaines questions, celles-ci aient été laissées sans solution au moment de sa démission. Mais je ne vois pas que mon honorable ait raison de blâmer le Gouvernement en raison de la démission de ce particulier. Celui-ci avait parfaitement le droit, s'il le jugeait à propos, de renoncer à sa charge en aucun temps et le Gouvernement ne pouvait pas l'empêcher d'agir comme il l'a fait. Je reconnais avec mon honorable ami qu'il n'aurait pas dû se conduire de la sorte, et je serais tenté de formuler moi-même quelques-uns des commentaires qu'il a faits de cette conduite. Toutefois il est un autre aspect de la question. Nous ne devons pas perdre de vue, comme je l'ai dit, combien il est important pour nous d'avoir à la tête de la commission un homme dans lequel non seulement le Gouvernement, mais le Parlement et le peuple aient confiance. C'est le cas de M. le juge Killam.

Ce particulier occupe actuellement un siège de juge de la cour suprême. Je partage l'opinion de mon honorable ami en ce qui regarde la promotion des juges d'une position à une autre ; je condamne ce principe aussi fortement qu'il le condamne lui-même. Par exemple, je trouve mauvais qu'on puisse faire briller aux yeux d'un juge la perspective d'être plus tard promu à une situation plus élevée dans la carrière judiciaire. Je partage l'avis de l'honorable député préopinant à cet égard. Mais il ne faut pas oublier, Monsieur l'Orateur, que

nous sommes désireux de nous assurer les hommes les plus habiles pour le poste de président de cette commission. Nous croyons—à tout événement, je crois, connaissant bien ce fonctionnaire—qu'il possède les plus hautes aptitudes ; la majorité d'entre nous, j'en suis persuadé, sait à quoi s'en tenir sur son compte, et se flatte que si M. Killam est nommé à cette charge, nous aurons en lui un fonctionnaire qualifié à tous égards.

Il renonce, comme nous le savons, à un emploi viager pour en accepter un dans cette commission qui ne sera peut-être pas permanent. Nous savons tous qu'un juge est nommé virtuellement pour la vie ou durant bonne conduite, et qu'à un certain moment il peut se retirer et obtenir une pension proportionnée au traitement qui lui était fait. C'est donc une grave question à décider, pour un juge, que celle de renoncer à son emploi pour en accepter un autre de courte durée. Il ne me semble donc pas déraisonnable de demander pour lui un dédommagement à cet égard. Il n'y a pas lieu de se demander si M. Killam ou aucun autre juge peut être destitué ; il peut l'être. Il ne saurait être destitué, sans doute, d'une manière aussi sommaire qu'il aurait pu l'être sous l'empire de la loi actuelle ; mais il peut être destitué par le Parlement, si sa conduite comme membre de la commission est répréhensible, ou si on le juge incapable de remplir ses fonctions. Aussi, à mon point de vue, connaissant son habileté et son parfait esprit de justice, je n'hésite pas à déclarer qu'une fois nommé il remplira les devoirs de cette charge de manière à satisfaire la classe agricole, dont mon honorable ami se fait à bon droit le champion, et le pays généralement. Pour toutes ces raisons je n'hésite pas à appuyer la résolution.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Il m'a toujours semblé depuis la rentrée des Chambres, que la députation devrait recevoir quelque explication au sujet de la démission de l'ancien président de la commission des chemins de fer. Mais jusqu'à présent cette explication a fait défaut. Je pense que le Parlement y avait droit, particulièrement à la suite de la présentation de la mesure à l'examen. C'était là, à mon avis, le moment où il convenait de fournir cette explication. Mais le Gouvernement n'a rien expliqué; et à cet égard il a manqué de déférence envers le Parlement. Je soutiens que le Gouvernement ne fait pas son devoir en négligeant de jeter le jour sur cet incident.

Je n'ai qu'un mot à dire en ce qui regarde les aptitudes, ou le manque d'aptitudes, du juge Killam. Lorsqu'il fut question de nommer les membres de la commission des chemins de fer, on nous informa que, comme condition *sine qua non*, cette commission devrait se composer de trois personnes, dont une devrait être un expert en matière de chemins de fer. Or, M. le juge Killam ne remplit pas cette condition. Un autre des membres de la commission devrait être bien au fait de la loi et très apte sous ce rapport à remplir sa fonction. Le troisième devait être un homme de sens pratique. Je ne sais trop à quel point M. le juge Killam remplit cette condition ; mais il est une chose certaine, c'est qu'il n'est pas un expert dans les questions de chemins de fer. Or, une des fortes raisons alléguées par le Gouvernement pour justifier son choix de M. Blair, c'est qu'il était un expert dans le sens le plus élevé du mot. On reconnut dans tout le pays qu'il était un homme d'expérience, versé dans la loi et au courant des usages et de la vie parlementaire. Or, si ces aptitudes étaient de rigueur chez le président de la commission, on ne peut pas dire que M. le juge Killam est dans les conditions voulues.

Mais ce qui me frappe surtout dans cette nomination que vient de faire le Gouvernement, c'est qu'elle affaiblit et abaisse la dignité de la magistrature, qu'elle détruit le respect du peuple pour les magistrats. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Si vous prenez dans la magistrature les titulaires d'emplois qui sont le don d'un Gouvernement de parti, le résultat sera de diminuer le respect du peuple pour les juges. Comme l'a déclaré mon honorable ami de York-sud, il y a là une tentation pour les membres de la magistrature, désireux d'obtenir sans cesse de l'avancement, de s'assurer de plus forts émoluments ou autres avantages ; et lorsque ces faveurs ne peuvent être accordées que par le parti au pouvoir les juges ne peuvent qu'être tentés de se montrer officieux à l'égard de ce parti. A mon avis, cet état de choses n'est pas désirable. On nous a toujours donné à entendre dans le passé et le regretté sir John Macdonald a mis en lumière de la manière la plus saisissante, ce principe, qu'une fois un juge nommé, il continuait d'occuper sa charge durant bonne conduite jusqu'à sa mort. Nous devrions avoir un grand respect pour la magistrature et regarder les juges comme la personnification de la droiture. Or, qu'a-t-on fait dans le cas actuel ? On n'a tenu aucun compte de cette règle, et le résultat ne peut être que la diminution du respect dû aux juges.

D'autre part, c'est là une loi d'exception pour les juges. Pourquoi ne déclarons-nous pas que cette position pourra être occupée par un membre de n'importe quelle autre classe de la société ? Loin de là, nous édictons une loi spéciale pour une catégorie, celle des juges.

Nous prenons un juge qui a droit à une pension de retraite, à l'expiration d'un certain nombre d'années de service, et qui pour cette raison peut-être, reçoit un traitement moins élevé. Nous nommons ce juge à un emploi dont les émoluments sont plus élevés et nous lui accordons, en outre, le bénéfice du fonds de retraite. A mon avis il n'a droit ni à l'un ni à l'autre, s'il renonce à la magistrature pour accepter une fonction moins élevée, il devrait se contenter du traitement attaché à cette fonction, et ne pas compter sur

celui attaché à une autre charge ; encore moins, sur les avantages qui pourront être attachés à cette charge plus tard sous forme d'émoluments ou de pension. Le projet de loi en discussion lui assure ces deux avantages, et les lui assure comme juge et non autrement. A ce point de vue je trouve la mesure mauvaise ; elle soumet à un traitement spécial la classe des juges, elle en fait une classe à part dans la société ; elle lui assure des privilèges qui sont refusés à tous les autres.

Ensuite elle enlève au Parlement son droit de destituer ce fonctionnaire. Il est vrai qu'on pourra lui retirer ses fonctions au bout de dix ans, car son temps de service expire alors. Mais le Parlement ne s'en trouve pas moins privé du droit de le destituer si ce n'est par voie de mise en accusation à la suite d'une adresse présentée par les deux Chambres du Parlement. Or cela ne se fait pas. Je ne sache pas que dans notre pays cette procédure ait jamais été prise et que jamais aucun juge ait été appelé à rendre compte de sa conduite. Virtuellement ces juges sont aujourd'hui dans une position telle que le Parlement ne veut pas ou ne peut pas les destituer, qu'ils remplissent ou non fidèlement et convenablement leur devoir. Il n'y a virtuellement pas de remède à leur encontre. Ils restent en fonction pendant dix années ou jusqu'à l'expiration de leur durée d'office. Le Gouvernement dépouille les Chambres de ce contrôle qu'on regardait il y a quelques années encore comme un des privilèges essentiels du Gouvernement, son contrôle sur le particulier remplissant cette fonction. On se trompe, à mon sens. D'autre part, pourquoi trouve-t-on désirable ou convenable de faire entrer en ligne de compte dans le cas actuel le temps donné à la cour de l'amirauté.

M. W. F. MACLEAN : Certaines personnes aiment à se faire appeler " M. le juge " et " Votre Seigneurie ".

M. FITZPATRICK : Non, je suis d'avis qu'il n'est nullement nécessaire d'insérer cette disposition pour que la résolution soit applicable aux juges. Lorsque la résolution sera examinée en comité, je me propose de supprimer ce passage.

M. SPROULE : L'effet sera de rendre la mesure un peu moins mauvaise ; j'entends le paragraphe 5.

M. FITZPATRICK : Lorsque nous discuterons cette résolution en comité et que mon honorable ami (M. Sproule) la comprendra à fond, il verra qu'elle est très acceptable.

M. SPROULE : Ce sont là mes principales objections à la résolution. Je ne pense pas que le principe soit bon, et je ne pense pas qu'en adoptant la résolution nous rendions la commission plus utile qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Monsieur l'Orateur, j'ai prêté plus d'une fois l'oreille en cette Chambre à des déclarations de principes extraordinaires de la part de mon honorable ami de York-sud (M. W. F. Maclean), mais je suis d'avis que dans la présente circonstance il s'est bel et bien surpassé. Il a présenté une doctrine dont il n'a, je pense, jamais entendu parler jusqu'ici, qu'il a attribué à un parti politique, mais qu'il ne saurait justement attribuer à aucun. L'honorable député a déclaré que c'est une mauvaise pratique d'accorder de l'avancement aux juges, que c'est une mauvaise pratique d'enlever les juges aux fonctions auxquelles ils ont été nommés en premier lieu. Une fois nommés juges puînés, ils devraient demeurer toujours juges puînés. Du moment qu'ils auraient été nommés juges puînés, il serait interdit au Gouvernement d'en nommer aucun juge en chef du tribunal dont il ferait partie. Une fois nommés juges d'un tribunal inférieur, ils ne pourraient plus être nommés par le Gouvernement juges d'une cour supérieure. Je ne crois pas qu'un tel principe ait jamais été proclamé par aucun parti politique en notre pays. Je ne pense pas qu'il doive être accepté par aucun parti, car je le considère vicieux et faux. Si un magistrat est jugé digne de faire partie d'un tribunal plus élevé, je ne vois pas pour quelle raison il n'y serait pas désigné ?

M. W. F. MACLEAN : Parce qu'il cherchera à obtenir de l'avancement.

Sir WILFRID LAURIER : Y a-t-il quelque raison pour qu'un juge ne cherche pas à obtenir de l'avancement. Y a-t-il quelque raison pour qu'un juge ne cherche pas à devenir président du tribunal dont il fait partie ? Y a-t-il quelque raison pour qu'un homme méritant ne soit pas récompensé, que cet homme soit juge ou qu'il occupe n'importe quelle autre position ? Le juge est-il le seul membre de la société à qui on doive enlever tout encouragement à bien faire ? Le témoignage de sa conscience sera-t-il sa récompense, et sa seule récompense ? Ce principe a-t-il jamais été accepté ? Au contraire, sir John Macdonald se vantait de choisir les hommes les plus capables pour les emplois vacants qu'il avait à remplir, et nous verrons comment il le faisait. Prenons, par exemple, quelques-unes de ses nominations de juges. Le Gouvernement de sir John Macdonald promut M. le juge Casault à la présidence de la cour supérieure de la province de Québec. Ce fut aussi le Gouvernement de sir John Macdonald qui nomma M. le juge Stuart, juge en chef. Aurait-on pu blâmer le Gouvernement de sir John Macdonald de ce qu'il fit dans ces deux occasions ? Aurait-on pu faire un meilleur choix. Lorsque M. le juge Casault fut nommé président de la cour supérieure de la province de Québec,

aurait-on pu trouver quelqu'un pour mieux remplir la position ? D'après la doctrine que mon honorable ami vient d'exposer et qu'a approuvée dans une certaine mesure mon honorable ami de Grey-est (M. Sproule) bien que M. le juge Casault fut l'homme le mieux qualifié pour remplir cette charge, bien que son intelligence, sa droiture, son instruction et son expérience le désignassent pour ce haut poste, il n'en devait pas moins, étant juge puîné, rester toujours puîné. Si ce principe avait été adopté, la province de Québec aurait été privée des services qui ont été rendus par un magistrat des plus utiles. Prenez un autre exemple qui s'est produit à l'occasion de l'établissement de la cour suprême. Il est vrai qu'il n'est pas fourni par sir John Macdonald, mais par M. Mackenzie. Les juges désignés pour faire partie de cette cour étaient pour la plupart déjà juges des cours provinciales. M. le juge Taschereau était juge de la province de Québec, M. le juge Strong, juge de la province d'Ontario ; M. le juge Richards, juge de la province d'Ontario et M. le juge Henry, juge de la province de la Nouvelle-Ecosse.

Plus tard, M. le juge Richards ayant atteint le terme d'une carrière de grande utilité comme juge de la cour supérieure fut remplacé par qui? Sir John Macdonald, qui avait nommé M. le juge Richards juge en chef de la cour suprême s'est-il cherché un nouveau juge en chef en dehors de cette cour? A-t-il choisi un membre du barreau ? Sir John Macdonald donna pour successeur au juge en chef Richards, M. le juge Ritchie, juge puîné de cette même cour suprême. Plus tard, M. le juge en chef Ritchie fut remplacé. Je ne me rappelle pas si c'est le Gouvernement de sir John Macdonald qui lui nomma un successeur ; à tout événement, ce fut un Gouvernement conservateur qui promut M. le juge Strong à la position de juge en chef.

Je suis en mesure de dire, et tout le monde admettra, que tous ces messieurs étaient éminemment dignes de l'avancement qui leur fut donné ; et c'est la première fois que j'entends dire que le Gouvernement de l'honorable M. Mackenzie ou celui de sir John Macdonald se soit trompé en prenant dans la magistrature même les hommes les mieux qualifiés, à leur avis, pour remplir ces hautes fonctions judiciaires.

Mais j'irai plus loin. Mon honorable ami a déclaré, en outre, qu'on ne devrait pas choisir des juges pour faire partie de commissions. Est-ce là un principe de la justice britannique ? Mon honorable ami prétend-il qu'on ne devrait pas nommer de juges commissaires quand il y a des questions de faits à débrouiller ? Qu'il me permette de lui remettre en mémoire certains faits qu'il a perdus de vue. Lorsque la commission Parnell fut nommée pour s'enquérir d'une question des plus importantes, comment fut-elle composée ? On désigna trois juges en activité : M. le juge Hannen, M. le juge Day et M. le juge Smith. En face de ces précédents, je ne pense pas que l'attitude prise par mon honorable ami soit tenable un seul instant. Ce n'est pas tout. Il y a trente ans on dut s'enquérir d'une affaire très importante : le scandale du Pacifique, et une commission fut nommée par sir John Macdonald.

C'était une question politique ; la commisison était organisée pour connaître d'une affaire politique ; et comment composa-t-on la commission ? Deux de ses membres furent désignés parmi les juges de la cour supérieure : M. le juge Polette de la province de Québec, M. le juge Gowan, juge d'un tribunal de comté dans la province d'Ontario. Quant à M. le juge Day, c'était un magistrat en retraite. Ce n'est pas tout encore ; je dirai à mon honorable ami de Grey-est, qui pense qu'en ces matières c'est l'exemple de sir John Macdonald que nous devons suivre en toute occasion, que sir John Macdonald est allé beaucoup plus loin. Je me rappelle, tout le monde se rappelle, et ces messieurs de la gauche n'ont pas oublié, ils n'ont aucune raison d'oublier—au contraire ils ont une excellente raison de se le rappeler—qu'un juge éminent de la province de la Nouvelle-Ecosse en une certaine occasion fut promu à quoi? A la charge de juge en chef? Non, Monsieur l'Orateur, mais à la position de membre du cabinet de sir John Macdonald, à la position de ministre de la Justice. Le regretté sir John Thompson était membre de la cour supérieure de la Nouvelle-Ecosse, et il y reçut l'offre d'un portefeuille de ministre dans le cabinet de sir John Macdonald. Dans ces circonstances je ne saurais dire si le parti alors au pouvoir a agi sagement ou non. Mais aujourd'hui un honorable député croyant trouver son affaire à jeter du discrédit sur une réputation des plus honorables, se fait le champion de cette doctrine.

M. W.P F. MACLEAN : Monsieur l'Orateur, j'invoque le règlement. Le très honorable premier ministre affirme que j'ai jeté du discrédit sur quelqu'un. Je n'ai jeté de discrédit sur personne.

Sir WILFRID LAURIER : Je m'en rapporterai à l'honorable député ; s'il déclare qu'il n'a pas jeté de discrédit sur ce magistrat je me rétracterai. Il a affirmé que M. le juge Killam était le choix de deux particuliers qu'on avait vus cherchant à influencer les députés dans les couloirs de la Chambre.

M. W. F. MACLEAN : J'ai dit que la cabale (lobby) veillerait à ce qu'un juge fût nommé et se servirait de son influence sur le Gouvernement pour obtenir la nomination d'un juge.

Sir WILFRID LAURIER : C'est là ce que j'appelle jeter du discrédit sur un homme des plus honorables. Voilà vingt ans que le juge Killam fait partie de la magistrature ; il n'a pas été nommé par le parti actuellement au pouvoir, mais par celui de

ces messieurs de la gauche. Il fut d'abord nommé juge de la cour suprême du Manitoba, et remplit son rôle avec une parfaite distinction. Personne n'a jamais dit un mot contre lui. Le présent Gouvernement le promut à la position de juge de la cour suprême du Canada, et ç'a été, à mon avis, une bonne nomination et une promotion bien méritée. Le Gouvernement a agi sagement, suivant moi, en le nommant juge de la cour la plus élevée du pays, et personne jusqu'à présent n'a dit un mot contre lui. Mais, Monsieur l'Orateur, l'honorable député (M. Maclean) a avancé des doctrines extraordinaires aujourd'hui. Il reconnaîtra, j'imagine, qu'il n'y a pas de charge plus importante dans le pays que celle de président de la commission des chemins de fer, et qu'il nous faut pour remplir cette charge un homme de haute réputation, d'habileté et d'expérience. Or, parce que nous nous sommes donnés la peine de chercher dans toute l'étendue du Canada un homme ayant ces qualités, l'honorable député nous condamne. Nous avons pensé que M. le juge Killam était dans les conditions requises ; c'est encore notre avis aujourd'hui, et je ne crois pas qu'il y ait personne en cette Chambre ou ailleurs qui songe à se plaindre et qui prétende que cette nomination n'est pas excellente. Mais M. le juge Killam a dû renoncer à une situation des plus importantes, à une situation promettant bien plus d'avantages que celle-ci. Comme tout autre citoyen, il a une famille à soutenir, et on ne saurait exiger de lui que, pour servir son pays, il renonce aux avantages qui lui étaient assurés dans son ancienne charge. C'est pourquoi nous présentons cette résolution. Et que dit-elle ? Que ce changement d'emploi ne lui fera pas perdre le bénéfice des avantages dont il jouit aujourd'hui. Or l'honorable député (M. W. F. Maclean), avec sa logique extraordinaire, nous dit que les cultivateurs canadiens auront moins de garanties qu'ils n'en ont aujourd'hui, attendu, dit-il, que le président de la commission des chemins de fer ne pourra plus être démis par le Gouvernement, mais par le Parlement. C'est là une doctrine extraordinaire dans la bouche d'un prétendu radical. En vertu de la loi que nous voulons amender, le président de la commission peut être démis au gré du Gouvernement ; il nous suffit d'émettre un décret du conseil pour le destituer ; et parce que nous voulons rendre sa position plus stable, le rendre indépendant, et déclarer qu'il ne pourra être démis qu'à la suite d'une adresse des deux Chambres, mon honorable ami soutient que nous avons mutilé la commission.

C'est là un raisonnement extraordinaire. Comme conséquence de la mesure dont nous proposons l'adoption, le nouveau président de la commission des chemins de fer sera plus stable, plus indépendant du Gouvernement, plus indépendant de tout le monde et mieux à l'abri de toute influence autre que la voix de sa propre conscience qu'il ne l'a été jusqu'ici. Nous avions pensé, l'année dernière, lorsque nous nommâmes les membres de la commission, qu'il serait prudent de les déclarer amovibles, comme le sont les lieutenants-gouverneurs, au gré de l'Exécutif. Nous pensons encore que cela peut suffire ; mais quand nous en venons à nommer un magistrat à ce poste, nous jugeons nécessaire, afin que le public continue d'avoir la même confiance, ou ait encore plus de confiance en cet homme, que les mêmes privilèges dont il jouissait lorsqu'il était juge lui soient confirmés. Lorsque nous trouvons un homme comme M. le juge Killam, éminemment qualifié pour cette fonction, et qu'en réponse à l'offre que nous lui en faisons il nous fait observer qu'il est satisfait de son état et qu'il n'a pas de raison de le quitter ; dans ces circonstances, dis-je, nous sommes justifiables de prier le Parlement d'assurer à ce magistrat la même stabilité dans ses nouvelles fonctions que celle dont il jouissait dans l'ancienne ; et je suis persuadé que le Parlement accèdera à cette très raisonnable demande.

Puis, mon honorable ami (M. Maclean) prétend que c'est porter atteinte à la loi et amoindrir la garantie que les cultivateurs et le public en général peuvent avoir. S'il y avait dans son argument une ombre de raison ou de bon sens—qu'il me pardonne cette expression—je saisirais ce qu'il veut dire, mais pour peu qu'il veuille réfléchir il admettra avec moi que le bon sens est resté étranger à son raisonnement. Si un homme peut être destitué par le Gouvernement aujourd'hui et qu'il le soit l'année prochaine, après l'adoption de cette loi, non par le Gouvernement, mais par les trois branches de la législature du Canada réunies, il jouit certainement d'une plus grande sécurité d'après le nouvel état de choses ; et si l'on veut être logique jusqu'au bout on admettra que le peuple lui-même sera plus protégé qu'il ne l'est à présent. L'année dernière nous pensions que la méthode suivie par nous à l'égard de la commission assurait ample protection au public ; mais si aujourd'hui nous rendons cette protection plus complète, qui peut s'en plaindre ?

M. FOSTER : Comment les deux Chambres procèderaient-elles à la démission du commissaire? Quelle méthode adopteraient-elles ?

Sir WILFRID LAURIER : La méthode ordinaire en pareil cas. Il s'est déjà présenté des cas de mise en accusation." On adresserait au Parlement une requête et, après avoir étudier la question, cette Chambre adopterait une adresse, et la question étant portée au Sénat, une adresse y serait aussi adoptée.

M. FOSTER : Et s'il y avait dissidence.

Sir WILFRID LAURIER : Il n'y aurait pas de mise en accusation."

M. MACLEAN : Cela serait-il une source d'embarras ?

Sir WILFRID LAURIER : Dois-je croire que les membres de la gauche en sont arrivés à n'avoir plus foi dans les institutions parlementaires ? Devons-nous comprendre que, parce qu'une plainte portée contre un juge peut ne pas obtenir l'approbation unanime des deux Chambres, nous allons renoncer à l'application de ce remède ? Allons-nous conclure de la possibilité d'une dissidence que la garantie assurant aux juges qu'une adresse votée par chacune des Chambres du Parlement constitue le seul moyen de les destituer n'est pas un remède bon et efficace entre les mains du public ? Si telle est la prétention de nos amis de la gauche, ce n'est pas la mienne. Je crois au contraire que le système établi en Angleterre et qui règne ici aujourd'hui est le plus sûr moyen de garantir l'indépendance des juges, et je ne pense pas que ces messieurs osent émettre sérieusement une autre opinion. Voilà les raisons pour lesquelles nous avons présenté ce projet de loi qui, je l'espère, se recommandera au bon sens et au bon jugement de toute la Chambre.

M. HAGGART : Monsieur l'Orateur, je n'ai aucune objection à soulever quant à la nomination que le Gouvernement se propose de recommander par ce bill. Je connais très bien le candidat ; il fut juge au Manitoba et devint plus tard juge de la cour suprême du Canada. Personne ne révoque en doute son honneur, son intégrité ni son habileté. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit dans le moment ; nous devons nour borner à l'étude du projet de résolution qui nous est soumis. La doctrine émise par l'honorable député de York-sud au sujet de ce que devraient être les juges dans ce pays a paru causer au premier ministre une très grande surprise. Voici ce qu'est un juge dans la mère patrie. Dès qu'il est nommé, pour me servir des expressions du ministre de la Justice citées par l'honorable député de York-sud, qu'il soit juge de cour de comté, ou juge puîné, il y reste. C'était la doctrine de sir John Macdonald ; je la lui ai entendu prêcher maintes et maintes fois dans cette Chambre.

M. FITZPATRICK : Le cas de lord Alvertone constitue une exception à cette règle.

M. HAGGART : Il est vrai qu'on a fait plus d'honneur à la règle en la violant qu'en l'observant, mais je maintiens que c'est le principe suivi dans le grand pays que nous admirons tant et à l'histoire duquel nous attachons tant de respect.

M. FITZPATRICK : Je puis dire qu'on suit en Angleterre la même règle qu'ici. Le juge en chef actuel d'Angleterre fut autrefois juge de la cour des rôles, et feu le juge en chef Russell était juge de la cour d'appel lorsqu'il fut promu.

M. HAGGART : Parfois en Angleterre un juge est promu à la présidence de la cour dont il fait partie ; mais l'honorable ministre de la Justice ne saurait citer un seul cas où un juge d'un tribunal de comté ou d'une cour inférieure ait été promu à une cour supérieure. La règle suivie en Angleterre, c'est que lorsqu'un juge est nommé à une cour il doit y rester toute sa vie et ne s'attendre à recevoir de promotion que dans la cour à laquelle il appartient, pour cause d'ancienneté, comme je crois que cela devrait être, ou pour quelque raison exceptionnelle. Cette règle est bonne. Un juge, une fois nommé par Son Excellence le Gouverneur général, ne peut être destitué que par voie de mise en accusation au Sénat et à la Chambre des communes, et cela afin qu'il soit indépendant de toute influence—surtout de l'influence de la couronne—qui pourrait influencer son jugement. Le peuple anglais tient tant à protéger les droits et la liberté de ses juges contre les entreprises de la couronne, qu'il interdit toute communication entre le Gouvernement du pays et un juge quelconque.

Que voyons-nous ici aujourd'hui ? Un projet de résolution a plusieurs articles faisant voir que depuis deux mois il se poursuit des négociations entre un juge de la cour suprême et le Gouvernement de ce pays. On offre au juge la présidence de la commission et il la refuse si on ne veut pas souscrire à certaines conditions exposées dans ce projet. Je ne blâme pas ce juge. Il occupe un poste élevé. A ce titre il a droit à une allocation de retraite et il ne peut en être privé que sur mise en accusation par cette Chambre et le Sénat. Il dit au Gouvernement qu'il refuse de faire partie de la commission aux conditions qu'on lui fait et malgré l'augmentation de traitement qu'on lui offre. Il s'agit donc d'une entente entre le Gouvernement et le juge. Est-ce tolérable en ce pays ? Est-il tolérable, est-il juste, est-il de l'intérêt de la liberté qu'il se poursuive durant une couple de mois de négociations entre le Gouvernement de ce pays et un juge qui est peut-être à entendre des causes dans lesquelles le Gouvernement est intéressé? En Angleterre on ne tolèrerait pas cela et on n'oserait jamais présenter un projet de résolution comme celui-ci. L'honorable député de York-sud l'a dit, la situation du président de la commission diffère de celle des deux autres commissaires. Ceux-ci peuvent être démis par l'exécutif, pour valable motif, tandis que le président ne peut être inquiété par le Gouvernement ni par la Chambre, excepté sur plainte régulière faite et portée contre lui, et il faut l'accuser ou d'avoir cédé à une influence corruptrice qui a faussé son jugement ou de n'avoir pas assez d'intelligence pour expédier convenablement la besogne de la cour qu'il préside. Voilà les deux seules raisons pour lesquelles un juge peut être démis de ses fonctions. D'après l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord un juge ne peut être destitué que par voie de mise en accusation dans les deux Chambres. C'est

là une partie de notre constitution que nous n'avons pas le pouvoir de modifier.

Quant à ce projet de résolutions, je suppose que nous pourrions le modifier plus tard si nous le jugeons à propos, ou soumettre la nomination du président de la commission aux mêmes lois que celle des autres commissaires. Mais voici le point étrange à ce sujet : Un des commissaires occupe sa charge à des conditions différentes de celles auxquelles ses deux collègues sont soumis. Il ne peut être destitué que par voie de mise en accusation dans les deux Chambres, tandis que ses collègues peuvent l'être, pour valable motif, par l'Exécutif. Pourquoi cette distinction ? Comme l'a dit l'honorable député d'York-sud, si le Gouvernement désire améliorer la commission il n'a qu'à modifier cette disposition qui met virtuellement et exclusivement entre les mains du président le sort des deux tiers de toutes les causes portées devant la commission. La plupart de ces causes reposent sur des questions de droit, et de celles-ci il est le seul juge. Mais ce contre quoi je veux particulièrement protester, ce sont les arrangements entre le Gouvernement et un juge dans le but d'enlever celui-ci à la plus haute cour du pays pour lui faire présider la commission. Je viens de le dire, le citoyen dont on va proposer la nomination ne prête à aucun reproche. Il est capable, sous tous les rapports, de faire honneur au poste qu'on lui destine. J'ai entendu dire à ses collègues et à d'autres personnes que sa probité, son intelligence et sa science du droit sont remarquables, et je suis certain que s'il est nommé à ce poste il le remplira avec compétence et à la satisfaction du pays. Mais cela est complètement étranger à la question qui nous est soumise. Je n'ai jamais entendu dire qu'on ait présenté à la Chambre un projet de résolution comme celui-ci, par lequel le Gouvernement veut arriver à faire adopter un bill donnant effet à la transaction faite entre lui et le juge. En principe cette transaction est mauvaise. La vraie règle, c'est que pas un juge ne devrait pouvoir espérer de promotion d'une cour à une autre. Se départir de ce principe, c'est exposer un juge à céder à l'influence des partis politiques. J'ai entendu sir John Macdonald appuyer par cette raison son refus d'accorder de l'avancement au sénateur Gowan et au juge Clark, tous deux parfaitement habiles à occuper des postes dans les cours supérieures. Se départir de ce principe, c'est mettre tout juge de ce pays à même d'employer son influence politique à obtenir de l'avancement, plutôt que de consacrer toute son attention à remplir honnêtement les devoirs de sa charge.

M. FITZPATRICK : Si c'est là la règle, pourquoi a-t-on fait passer le juge Landry d'une cour de comté du Nouveau-Brunswick à la haute cour ?

M. HAGGART : Qui a fait cela ?

M. FITZPATRICK : Sir John Macdonald.

M. HAGGART : Jamais.

M. FITZPATRICK : Cette nomination a été faite par un gouvernement dont mon honorable ami faisait partie.

M. HAGGART : Sir John Macdonald était mort.

M. FITZPATRICK : Mais vous, vous étiez vivant.

M. HAGGART : C'est la première fois que j'entends parler de ce cas. L'honorable ministre de la Justice a dit, il me semble, que sir John Macdonald était l'auteur de cet avancement.

M. FITZPATRICK : C'est ce que je pensais. J'envoie chercher le livre. A tout événement, il a été fait juge d'un tribunal de comté, et subséquemment le gouvernement dont mon honorable ami faisait partie l'a nommé à la haute cour du Nouveau-Brunswick.

M. HAGGART : Nous acceptons la déclaration du ministre de la Justice pour ce qu'elle vaut.

M. FITZPATRICK : L'honorable député de Saint-Jean connaît tout cela.

M. HAGGART : C'est la première fois que j'en entends parler.

M. FITZPATRICK : Demandez-le au chef de l'opposition. Il ne l'a pas oublié, lui. Ces règles générales sont parfois bien embarrassantes.

M. HAGGART : Il est des principes de bon goût et d'honnêteté que l'on observe dans chaque province et dans tout le Canada ; mais il arrive parfois que . . . (Exclamations à droite.) Qu'on me permette de dire en toute franchise que le bon principe à observer, lorsqu'il s'agit de nommer un juge, c'est de lui faire savoir qu'il est nommé à vie et de n'avoir avec lui aucun rapport ayant pour objet de favoriser son avancement et surtout de l'enlever à la magistrature pour lui confier la présidence d'une commission de chemins de fer qui a, jusqu'à un certain point, les attributions d'un tribunal. Lorsqu'il s'agit de nommer un juge, nous ne devrions jamais y mettre de conditions spéciales. Je suis heureux d'apprendre que le ministre de la Justice a l'intention d'écarter le dernier article du projet de résolution dans lequel cette condition est appliquée aux juges de la cour d'amirauté et de la cour de l'échiquier. J'ignore qui sont ces juges-là actuellement. Je pense qu'il y en a trois ou quatre. Je voudrais bien savoir s'il est possible qu'il se produise bientôt une vacance dans la commission des chemins de fer et, dans l'affirmative, qui semble destiné à la remplir.

Si j'ai bonne souvenance, il n'y a que deux juges de la cour d'amirauté et de la cour de l'échiquier.

M. FITZPATRICK : Il y en a cinq.

M. HAGGART : Il y a M. Anglin et une couple d'autres juges à nommer comme remplaçants. Il y en a deux dans la province d'Ontario : M. Anglin et M. Hodgins.

M. FITZPATRICK : M. Hodgins dans la province d'Ontario, M. Routhier, dans la province de Québec, M. Macdonald, dans la Nouvelle-Ecosse et M. Hunter dans la Colombie-Anglaise.

M. HAGGART : On s'imagine difficilement que cette commission ait pour objet de venir en aide aux cultivateurs et de leur rendre promptement justice. Je savais ce qui résulterait de l'adoption de cette loi qui, l'honorable député d'York-sud l'a dit, accorde au président de la commission des pouvoirs plus étendus qu'aucune autre loi du monde n'en accorde à un juge. On nous a dit que cette loi était destinée à faire rendre justice aux cultivateurs par les compagnies de chemin de fer, et cela, aussi promptement et aussi économiquement que possible. Je pense bien que tout cela va aboutir à un désappointement. Ce sera pour moi une surprise agréable s'il en est autrement. Ce projet de résolution est le plus extraordinaire que l'on ait encore soumis à cette Chambre, à ma connaissance. Il a pour but de donner effet à une convention que l'on a faite avec un juge de la cour suprême pour le déterminer à quitter cette cour et à accepter une situation meilleure et plus lucrative.

M. S. BARKER (Hamilton) : Nos honorables collègues, le ministre de la Justice et le premier ministre, ont traité cette question comme si la Chambre devait seulement s'occuper de savoir si M. le juge Killam est habile à remplir le poste qu'on se propose de lui confier. A mon sens, ce point-là est des plus étrangers à la question qui nous est en ce moment soumise. Dans ce projet de résolution on nous demande non pas de voter en faveur de la nomination de M. le juge Killam, mais simplement d'adopter une loi générale permettant au Gouvernement actuel de nommer commissaire, à son choix, n'importe quel juge de n'importe quelle cour de juridiction supérieure de ce pays. Si M. le juge Killam est nommé, il est fort possible que dans un an ou même plus tôt il juge à propos de se retirer. Il s'agirait alors d'une autre nomination, et le Gouvernement entamerait des négociations avec un autre juge de la cour suprême ou d'une autre cour mentionnée dans le projet de résolution qu'on nous demande d'adopter. Il en résultera que nos juges chercheront à s'assurer ce magnifique traitement de $10,000 au lieu des $7,000 qu'ils touchent comme juges de la cour suprême ou de la somme encore moindre qui leur est allouée comme juges d'une autre juridiction. Voilà, suivant moi, en quoi pèche ce projet de résolution. Loin de moi de révoquer en doute l'habileté de M. le juge Killam ; sous ce rapport on n'a pas prononcé une seule parole qui lui fût défavorable. Personne n'a songé à faire planer sur lui le moindre soupçon. Nous le respectons tous, nous nous accordons tous à reconnaître son talent et la noblesse de son caractère. Personne n'a le moindre reproche à lui adresser. Les observations qu'on a faites sur le point dont il s'agit, on les aurait faites également s'il se fût agi de tout autre juge sur qui le Gouvernement aurait cru devoir jeter les yeux. Nous devrions donc traiter ce projet de résolution comme l'exige sa nature même, c'est-à-dire comme une proposition par laquelle le Gouvernement nous demande d'adopter une loi lui permettant de nommer à ce poste un juge de n'importe quelle cour de juridiction supérieure du Canada. Voilà ce qui suscite l'objection. Les juges sont des hommes et, par conséquent, ils pourraient se laisser influencer dans l'espoir d'obtenir cet avancement. Je ne crois pas que l'élévation d'un homme au poste de juge ait pour effet d'altérer sensiblement sa nature.

Il est toujours, comme avant sa nomination, sujet aux mêmes faiblesses. Et si avant sa nomination, il a cherché à mettre en jeu les influences politiques qu'il pouvait avoir auprès des ministres—ou, ce qui est pire, les influences de ceux qui étaient dans les bonnes grâces des ministres,—afin d'être nommé juge, ce qui, comme on sait, se voit assez souvent, on peut croire qu'il n'aurait pas hésité, non plus, à mettre en jeu les mêmes influences afin d'obtenir une situation qui lui donnerait un traitement bien plus considérable. Il suffit, comme le fait remarquer mon honorable ami de Lanark (M. Haggart), que des négociations se soient poursuivies à ce sujet, pour faire voir le danger qui peut s'élever en semblable circonstance.

Un gouvernement ayant des questions politiques en suspens devant la cour suprême —questions se rattachant peut-être à l'existence même du gouvernement—pourrait parfaitement tenter de se concilier les bonnes grâces d'un juge en cherchant à lui faire accepter la présidence d'une semblable commission. Assurément, on devrait aviser à pouvoir empêcher cela. On ne prétendra pas, croyons-nous, que M. le juge Killam est le seul homme dans la confédération en état d'occuper la position de président de cette commission. Le bill des chemins de fer a été en discusion durant près d'un an, et je ne crois pas qu'on ait dit que M. le juge Killam était le seul homme qu'on pouvait choisir pour exercer ces fonctions. Nous n'avons jamais entendu dire qu'il dût être nécessaire de choisir, pour ces fonctions, un juge de la cour suprême ou d'une autre cour. Mais il se trouve qu'en ce moment le Gouvernement trouve avantageux de nommer M. le juge Killam. Personne ne met en doute que ce ne soit un homme parfaitement compétent, et pouvant parfaitement exercer ces fonctions. Mais, d'autre part, on ne saurait prétendre qu'il soit le seul. Et, cela étant, le

Gouvernement devrait assurément se garder du danger de choisir un juge, surtout si si l'on veut bien considérer que ce juge devra recevoir ici un traitement bien plus élevé.

Mais, Monsieur l'Orateur, il y a encore plus que tout cela. On veut, par cette résolution, faire autoriser le Gouvernement à nommer un juge de toute cour supérieure du Canada. Je suppose donc qu'il s'agirait aussi du juge de la cour d'échiquier, M. le juge Burbidge. On sait que des questions très importantes sont constamment soumises à la cour d'échiquier, questions se rattachant à des contrats entre le Gouvernement et des entrepreneurs et où il s'agit de sommes énormes. Que penserait-on, ici, de la nomination de M. le juge Burbidge ? En quelle posture pourraient se trouver des entrepreneurs, ayant des questions en litige avec le Gouvernement pour des milliers de dollars, si un juge qui aurait cherché à obtenir une promotion de ce genre était jamais appelé à se prononcer entre eux-mêmes et le Gouvernement ? Assurément, il devrait suffire qu'il y eût ici une récompense en jeu, pour que les bons offices de ce juge ne dussent jamais être requis. Tout cela serait de nature à créer des soupçons. Même s'il n'était pas nommé, on serait toujours porté à croire quil aurait pu se laisser influencer par la récompense qu'on faisait miroiter devant ses yeux. J'ai autant de respect pour M. le juge Burbidge que pour M. le juge Killam. Je ne veux pas dire que ces deux magistrats pourraient jamais se laisser influencer par des considérations pécuniaires. Mais il importe au plus haut point que le respect et la confiance du public en nos cours de justice ne soient jamais ébranlés. Je crois, en somme, que le ministre admettra que c'est ici qu'il faut dire que la femme de César ne doit jamais être soupçonnée. Par conséquent, je le répète, le Gouvernement commet une lourde faute en présentant une semblable résolution, qui ne peut que jeter du soupçon sur tout magistrat qui pourrait être appelé à remplir la charge de président de cette commission.

Il y a encore autre chose à considérer. Le Gouvernement ne s'engage pas à toujours choisir comme président de cette commission un juge d'une cour supérieure. Si on nomme quelqu'un qui ne soit pas un juge, c'est-à-dire soit un expert de chemins de fer ou un avocat, ou un homme qui soit les deux à la fois, ce titulaire peut se trouver valoir sous tous rapports ou même dépasser de beaucoup M. le juge Killam. Cependant, cet homme, qui aura été nommé après que cette résolution sera devenue loi, ne recevra pas la même considération que celle qui était portée à un juge de cour supérieure. Le Gouvernement pourrait le révoquer, alors que ce renvoi ne pourrait pas se faire pour un juge de cour supérieure. Pourquoi cette distinction de cour supérieure. Pourquoi cette distinction compétent, mais n'appartenant pas à la magistrature, serait-il placé ici dans de telles conditions d'inégalité ? Voilà qui me semble absolument anormal. Il est question, dans cette résolution, d'un " juge de toute cour supérieure du Canada ". J'ignore si le ministre de la Justice pourrait nous citer une loi qui définirait ce qu'on doit entendre par " cour supérieure ". Je sais que les statuts refondus du Canada ont une définition pour ces mots et que ces mots ne s'appliquent pas à la cour suprême. Mais il peut se faire qu'il y ait une autre loi.

M. FITZPATRICK : Ce point a été considéré, quand on a rédigé la résolution.

M. BARKER : Il aurait été beaucoup préférable d'employer d'autres mots, parce que, d'après l'article des Statuts Refondus, les mots " cour supérieure " s'appliquent à certaines cours dans les diverses provinces. Cela pourrait nous porter à douter que le texte de la résolution pût s'appliquer à la personne qu'on veut ici nommer.

M. W. F. MACLEAN : Nous comptons bien qu'il y aurait ici un cas d'exclusion.

M. BARKER : Il ne nous servirait à rien d'adopter une résolution qui ne ferait pas obtenir ce qu'elle demande. Je soumets cela à la considération de l'honorable ministre. Je prétends, cependant, que cette résolution reste injustifiable, à moins que le Gouvernement puisse nous démontrer qu'il lui faut de toute nécessité s'adresser à un juge pour exercer ces fonctions. S'il faut faire autrement, il devrait se garder de jamais rien faire qui pût porter atteinte à l'indépendance de la magistrature. Je le répète, je ne mets ici nullement en doute les aptitudes ou l'intégrité de M. le juge Killam. Mais, si telle résolution est adoptée, notre magistrature en recevra certainement un contre-coup qui lui sera préjudiciable.

L'honorable M. GEO.-E. FOSTER (Toronto-nord) : J'ai quelques remarques à faire, mais je promets à la Chambre que ce ne sera pas long. En premier lieu, et si l'on considère que cette résolution a pour objet de remplir une vacance dont le titulaire sortant de charge avait déjà été nommé par le Gouvernement, le ministre qui a présenté cette résolution ou le premier ministre qui a parlé à ce sujet auraient dû, il me semble, avoir la courtoisie de nous apprendre pour quelle raison cette situation était devenue vacante. Cette résolution vient comme suite à la démission de l'ex-président de la commission des chemins de fer. Ce dernier avait été nommé par le Gouvernement actuel, dans des conditions assez étranges, et nous ne devons pas oublier que c'est notre devoir de tenir le Gouvernement responsable de toutes ses nominations, ainsi que des inconvénients et des pertes qui peuvent résulter de ces nominations.

Tout ce qui a trait à la nomination de l'ex-président de la commission a revêtu, dès le début, un air de profond mystère. Voici un

ministre, traitant d'égal à égal avec tous ses collègues, et ayant charge d'un département spécial, auquel se rattachent cette nomination ainsi que cette résolution. Les membres du Gouvernement n'ont pas eu assez confiance en leur collègue, qui était le ministre des Chemins de fer pour lui laisser jouer le rôle qui lui appartenait, en principe, dans la conception et la mise à point d'un projet considérable relevant entièrement de son département. Dans ces circonstances par un homme de cœur n'aurait agi autrement qu'il n'a fait, c'est-à-dire donner sa démission. La question qui se présente maintenant est celle-ci : Si ce ministre des Chemins de fer qui avait été choisi parce qu'on lui reconnaissait des aptitudes spéciales pour occuper ce haut poste, avait à ce point perdu la confiance de ses collègues qu'on refusait de lui confier la conduite d'une affaire relevant de son département, c'est bien parce qu'on a pensé qu'il était incapable de mener cette affaire à bonne fin. Alors, comment se fait-il qu'on l'ait jugé digne de devenir le président d'une commission aussi importante que cette commission des chemins de fer ? Se peut-il, vraiment, que ces honorables messieurs du Gouvernement en soient toujours à ce point qu'ils considèrent les charges publiques, non pas comme quelque chose de sacré, mais bien plutôt simplement comme une sorte de beaume destiné à cicatriser les blessures cuisantes de l'amour-propre ? Je sens que je ne pourrai jamais, ici, m'exprimer aussi fortement que je le voudrais. Le Parlement et le pays s'engagent aujourd'hui dans une mauvaise voie en oubliant que les charges publiques sont en quelque sorte un dépôt sacré que nous confie le pays, et qu'elles ne doivent jamais être utilisées par un parti politique tout simplement pour se tirer d'embarras et faire face à certaines exigences.

Le point de départ de toutes les difficultés, dans cette nomination, c'est que ce fut pour tirer le parti libéral d'une mauvaise passe qu'on nomma à la charge de président de la commission des chemins de fer un homme en qui on avait déclaré qu'on n'avait plus confiance et dont on a cependant loué jusqu'au ciel la compétence exceptionnelle pour exercer ces fonctions spéciales. Et voilà comment il se fait qu'un haut poste de confiance, auquel est attaché un traitement considérable, loin d'être considéré comme ayant été créé dans l'intérêt du public, n'est plus qu'une pièce quelconque de l'échiquier politique dont on se sert, selon les besoins du moment, dans l'intérêt seul du titulaire qui y est appelé.

C'était assurément le devoir du premier ministre ou du ministre de la Justice de nous dire aujourd'hui quelles avaient été les circonstances si urgentes et d'une gravité si exceptionnelle qui avaient pu pousser l'ex-commissaire en chef à abandonner subitement son poste, et cela sans avoir pris les arrangements nécessaires pour se faire remplacer, et sans souci du tort que son départ allait causer au pays. On sait, en effet, que l'ex-commissaire avait déjà entendu depuis sept mois plusieurs causes qui ne pouvaient être décidées que par lui, et que les témoignages qu'on avait dû produire pour ces causes avaient déjà entraîné des dépenses considérables.

C'était le devoir du premier ministre et c'était le devoir du Gouvernement de nous indiquer les raisons exceptionnelles qui avaient pu pousser l'ex-commissaire en chef à agir comme il l'a fait. Que s'est-il donc passé de si extraordinaire? Quel est donc le bouleversement universel qui a pu se produire? Nous n'avons pas entendu dire que l'ex-commissaire ait été appelé subitement en Europe pour aviser le tsar de Russie, l'empereur d'Allemagne ou le roi d'Angleterre sur la ligne de conduite qu'il leur faudrait suivre. Nous voyons que le public s'intéresse énormément à tout cela.

Pourquoi n'aurait-il pas pu y rester quinze jours, trois semaines, un mois et y faire son devoir? Ce devoir n'ayant pas été fait, la responsabilité de cette omission retombe sur les épaules de ceux qui ont fait la nomination. Et ces messieurs sont tellement convaincus de la coupable indulgence du Parlement qu'ils ne se croient pas tenus d'agir comme des hommes sensés représentant le Gouvernement, ni de nous donner la raison de leur conduite en cette affaire. Ou leur choix a été mauvais, et en conséquence, ils doivent en prendre la responsabilité, ou il doit y avoir eu quelque raison urgente, et dans ce cas il leur serait facile de nous faire part de cette raison. Je réclame et je crois que nous devons réclamer une explication sur ce point. Je crois que le Gouvernement doit être tenu responsable de tout le tort, de tous les dommages, de toutes les pertes et de tous les retards causés, parce que tout cela est dû à la manière d'agir du fonctionnaire nommé par lui.

Ceci soit dit en ce qui concerne cette phase de la question. Il y a un autre point que je veux aborder. Je dois déclarer ici qu'en tant que j'ai pu interpréter le jugement pondéré du pays, la commission nommée par les honorables ministres n'est pas allée aussi loin que semblaient le requérir l'importance des fonctions qui devaient lui être confiées, n'est pas allée aussi loin qu'elle aurait dû aller selon l'opinion du pays. J'ai écouté mon honorable ami le ministre de la Justice pendant qu'il lisait l'énumération des pouvoirs quasi autocratiques qui ont été conférés à cette commission. Dès le début, depuis l'autorisation législative d'une compagnie de chemin de fer, jusqu'aux principes sur lesquels son organisation doit être basée, aux conditions qu'on doit lui imposer, à la tâche merveilleusement compliquée qui consiste à fixer les prix de transport du commerce dans un pays comme le nôtre, avec sa diversité de régions, ses longs parcours et ses parcours limités, et à tout ce qui s'y

rapporte, j'affirme que l'on ne saurait concevoir un ensemble de fonctions exigeant plus de vigueur, d'aptitudes, d'expérience et de connaissances générales que les fonctions confiées aux trois commissaires des chemins de fer par la loi votée en 1903, sous l'empire de laquelle nous agissons maintenant. Je ne veux rien dire contre le personnel de la commission, mais j'affirme d'abord que la formation de ce conseil n'a pas, en ce qui concerne le choix, répondu aux exigences de la situation, et n'a pas répondu à l'attente raisonnable et bien justifiée—ou qui aurait dû être bien justifiée—du corps des commerçants en Canada.

Mais que voyons-nous? L'un des commissaires est un gentleman qui est peut-être très estimable, mais qui, aux yeux des gens, renseignés, ne passe pas pour avoir été mêlé à des affaires d'une grande importance, aux grands trafics du pays, à ses courants commerciaux ; qui ne semble pas familiarisé avec les problèmes compliqués du commerce et de la distribution se présentant presque dans chaque cas à la considération des commissaires de chemin de fer. Je m'en rapporte à l'appréciation de la Chambre. Mais il y avait une autre raison et elle était excellente. Il fallait pourvoir aux besoins d'un collègue ; il fallait créer une vacance parce qu'il y avait quelqu'un qui avait besoin qu'elle fut créée. Le Gouvernement voulait créer une vacance et les influences du dehors voulaient remplir une vacance ; il fallait se débarrasser de l'inoffensif et affable gentleman qui occupait alors le poste de ministre du Revenu de l'intérieur. Or, on ne pouvait s'en débarrasser sans lui trouver une place. Il y avait une place commode pour lui, et il y est entré. Y a-t-il un seul député siégeant en cette Chambre qui, dans son for intérieur, croit que l'on n'aurait pas pu trouver parmi les hommes d'affaires du pays un homme mieux doué pour ces fonctions que ce monsieur pour lequel j'ai d'ailleurs la plus grande considération? Je n'examinerai pas davantage le personnel de la commission, mais je dirai ceci: Le public a considéré que les hommes qui ont été nommés membres de cette commission ne sont pas des experts, ayant des connaissances pratiques, versés dans la science technique des affaires, des courants du commerce et de l'administration des voies ferrées. Je suis en faveur d'une commission des chemins de fer. Je reconnais que c'est là un des problèmes les plus complexes et les plus difficiles dont la solution ait jamais été confiée à un groupe d'hommes. Ce ne sont pas seulement les cultivateurs qui ont des intérêts en jeu, mais j'ai autant de sollicitude, dans un autre sens, pour les voituriers du pays, dont les intérêts sont également en jeu, et lorsqu'il s'agit de décider sur toutes les question délicates entre les producteurs du pays en général et les voituriers qui transportent les produits, lorsqu'il s'agit de ménager tous les intérêts, et de les favoriser tous au moyen de cette commission, quel est le principe qui devrait nous guider?

La première chose qui aurait dû être faite n'était pas de trouver des places pour les partisans politiques, comme cela s'est fait en ce qui concerne deux de ces nominations. Les exigences du parti, le désir de trouver une place pour un homme qu'on ne voulait plus garder dans le cabinet, et le désir de trouver une place pour un autre monsieur que l'on détestait de tout cœur, en qui l'on avait cessé d'avoir confiance, et dont l'influence et le pouvoir hantaient les rêves du Gouvernement à l'approche des élections ont déterminé ces nominations. Ceci soit dit en ce qui concerne ce côté de la question.

Maintenant, je veux l'examiner sous un autre aspect. Je ne veux rien poser en principe au sujet des juges subordonnés, des juges des tribunaux de comté, ou des promotions quelles qu'elles soient. Mon opinion à ce sujet ne fait pas autorité. Mais s'il m'est permis d'exprimer là-dessus mon opinion basée sur le gros bon sens, je demanderai aux membres de cette Chambre s'il est avantageux d'adopter un pareil principe en ce pays. S'il est admis qu'un juge subordonné, ou un juge de tribunal de comté, peut être successivement promu jusqu'à la cour suprême, du premier jusqu'au plus haut degré de l'échelle, et s'il est reconnu que cet avancement peut être obtenu à la condition d'exercer l'influence requise auprès de ceux dont dépendent les nominations, je voudrais bien savoir si cela est de nature à développer ce calme d'esprit et cette pondération si nécessaires à ceux qui administrent la justice en ce pays. Mais un avocat qui est nommé juge doit renoncer à la politique et à toutes les préoccupations de parti. Il ne devrait plus jamais y penser. Il devient le protecteur de ceux qui sont lésés, le défenseur de l 'innocence et des droits de ces concitoyens, au nom sacré de la majesté des lois. Il doit chasser de son esprit toutes les prédilections politiques; il doit donner toute son attention au droit, à la justice et à l'équité, et s'il a en vue quelque récompense, il faut qu'elle soit due uniquement à son mérite et au fait qu'il a convenablement administré la justice. Quelle différence en réalité ? C'est une charge politique, tout autant que la charge d'inspecteur des bureaux de poste. C'est une charge politique tout autant que la position d'employé du ministère de la Marine et des Pêcheries. Nous voici donc en présence d'une charge politique, et l'on vient déclarer à tous ces juges des cours supérieures qu'il est possible à tous et à chacun d'entre eux de devenir tôt ou tard titulaire de cette charge, pourvu qu'ils puissent exercer assez d'influence auprès des autorités. Est-ce que ceci est de nature à favoriser l'administration équitable de la justice, ou n'est-ce pas plutôt de nature à lui nuire ? Si vous pouvez faire une promotion, vous pouvez également créer une autre charge, et il se peut que vous ayez

toute une série de nominations politiques vers lesquelles aspireront les juges désireux d'améliorer leur traitement ou leur position, pourvu qu'ils puissent entrer suffisamment dans les bonnes grâces de ceux qui font les nominations. En ce qui concerne les juges et leurs nominations, le fait que la politique n'entre pas comme considération prépondérante dans le choix de ces fonctionnaires a toujours été à l'honneur de notre pays, et j'espère qu'il en sera toujours ainsi. On les a toujours nommés à cause de leurs aptitudes. Lorsqu'ils ont été nommés, ils étaient censés avoir rompu avec tous les courants et les excitations de la politique active ; ils sont censés être entrés dans l'atmosphère serène, calme et digne où la justice est administrée et où les lois sont interprétées au peuple du pays. Vous pouvez citer tous les précédents que vous voudrez pour élever les juges à une position plus élevée, dans leur propre cour ou dans leur propre sphère, mais cela est tout-à-fait différent lorsque vous créez une charge politique distincte, et lorsque vous faites entrevoir aux juges la possibilité de chercher là un moyen d'augmenter leur traitement et d'améliorer leur position. C'est pour cela qu'à mon avis ce n'est pas ce que l'on aurait pu faire de mieux, et cela ne produira pas le meilleur effet possible sur la magistrature et la justice en ce pays. Or, je veux poser une question à mon honorable ami (sir Wilfrid Laurier) : Est-ce que lui et l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) se sont réunis et ont abordé la question à peu près dans les termes suivants : " Nous avons perdu notre cher président de la commission des chemins de fer " ?

M. FITZPATRICK : A qui la faute ?

M. FOSTER : Si quelqu'un le sait, le Gouvernement doit le savoir. Il était son serviteur.

M. W. F. MACLEAN : Il est responsasable.

M. FOSTER : Nous avons perdu notre excellent président de la commission des chemins de fer, maintenant, il nous faut légiférer au sujet d'un commissaire en chef. Quelles sont les lignes principales que nous devons tracer? Quelles seront les conditions? Quel sera le traitement, afin d'être certain d'avoir l'homme le plus compétent du pays pour les fonctions de commissaire en chef ? Ont-ils d'abord ébauché le projet de loi d'après des principes généraux, puis se sont-ils mis à la recherche de leur homme conformément à ce projet ? Ni l'un ni l'autre ne se lèvera pour déclarer qu'il en est ainsi, je vous en réponds. Ils légifèrent en procédant du particulier au général. Ils ne légifèrent pas d'après des pirncipes genéraux, pour choisir ensuite l'homme qu'il convient de nommer en vertu de ce projet de loi. Il y a toute apparence qu'ils ont d'abord cherché à découvrir les conditions auxquelles ils pourraient faire consentir le juge à accepter ; puis, après six ou huit semaines de pourparlers plus ou moins intimes et confidentiels, ils ont découvert le minimum du prix que le juge accepterait ; ils ont ensuite préparé leur projet conformément aux exigences du candidat. Qu'il me soit permis de poser une question à mon honorable ami. Il se félicite d'avoir fait en sorte que le commissaire en chef ne puisse pas même être destitué par l'intervention d'un gouvernement sans pitié ; il a arrangé les choses de façon à ce qu'il ne puisse pas être destitué sans l'intervention des deux branches du Parlement. Est-ce là un principe sain ? Alors pourquoi ne pas l'appliquer à tout commissaire en chef, qu'il soit juge ou non ? Mon très honorable ami veut-il dire qu'à l'avenir tout commissaire en chef devra être un membre de la cour suprême ?

Il ne posera pas cela en principe, car tout bon gouvernement tâcherait de choisir l'homme le plus compétent dans tout le pays. Le Gouvernement actuel, après avoir passé en revue les hommes compétents, porte son choix sur le juge Killam ; un autre gouvernement pourrait les passer en revue et dire : Voici l'homme le plus compétent du Canada mais il n'est pas membre de la cour suprême. Il demandera à cet homme s'il veut accepter la charge de commissaire en chef, mais il lui dira en même temps : Mon cher monsieur, vous avez toutes les aptitudes requises pour cette charge; vous êtes un candidat idéal sous tous les rapports, mais vous n'occupez pas un poste aussi avantageux que celui qui serait donné à un commissaire en chef qui aurait eu l'avantage d'être membre de la cour suprême ; nous ne pouvons vous donner les émoluments ni les avantages qui ont été accordés au ci-devant commissaire en chef, parce qu'il était juge et que vous ne l'êtes pas.

Pourquoi n'aurait-il pas le même traitement et ne recevrait-il pas les mêmes égards ? Je doute beaucoup qu'un citoyen respectable autre qu'un autre juge accepte à l'avenir le poste de président de la commission qu'aura quitté un juge, à moins d'être mis sur le même pied que son prédécesseur. Il peut se présenter un avocat plus versé que tous les juges dans la connaissance du droit, au courant des affaires administratives, qui pourrait exercer ces fonctions aussi bien ou mieux que n'importe quel juge de la cour suprême et, je vous le demande au nom de la justice et de l'équité, pourquoi ne serait-il pas rétribué en raison du travail accompli, de son mérite et de la valeur de ses services ?

Je repousse ce projet de législation qui établirait une ligne de démarcation là où il ne doit pas en exister, et, je le demande au ministre de la Justice, ne ferait-il pas mieux de présenter un projet de loi qui accorderait au président de la commission, quel qu'il soit, les mêmes émoluments, les mêmes garanties de bénéfices, de sécurité et d'inamovibilité qu'il en accorderait à un juge appelé à remplir ce poste. Assurément, il n'y a

pas à sortir de là. Il se peut qu'après avoir été absent de la Chambre pendant quatre ans, on envisage les choses d'une manière différente, pourtant, bien que dans ces derniers temps on ait avec une perfection rare établi la coutume d'arrêter la politique du Gouvernement dans les conciliabules secrets du parti, je ne suppose pas que mon très honorable ami ait réuni tous ses partisans, leur ait lu le projet de résolution de la première page à la dernière et leur ait fait dire: C'est parfait et nous vous appuierons en ce qui a trait à cela. Je m'imagine que la plupart des députés de la droite ne connaissaient pas le premier mot de ce projet de résolution avant sa publication dans le feuilleton de la Chambre et il m'a paru singulier —c'est peut-être inévitable—que de ce moment-là chaque député ministériel ait compris qu'il lui fallait avaler ces résolutions sans mot dire. Pas une seule des lumières de la droite n'a élevé la moindre objection. Le même spectacle nous a été donné l'autre jour lorsque le projet de loi concernant les graines de semence a été mis à l'étude et la chose se répète aujourd'hui. Personne ne semble croire qu'il a ici une autre mission que de dire "amen" lorsque le Gouvernement fait une proposition. Tous approuvent chaque phrase et chaque mot qui tombe des lèvres du ministère. Pourtant, est-ce que nous ne sommes pas réunis ici afin d'améliorer ce projet de résolution autant qu'il peut l'être ? C'est mon seul désir et je regrette qu'on ait mêlé au débat des questions étrangères. A mon avis, la même loi devrait s'appliquer à tous les présidents de la commission, juges ou autres personnes, car il faut certainement admettre qu'en nommant un président, vous choisissez quelqu'un en état de combler votre attente et de remplir ses fonctions. S'il en est ainsi, la position de celui que vous avez choisi doit être aussi enviable que le sera celle de son successeur.

Je suis aussi hostile au principe en vertu duquel le président de la commission ne pourra être révoqué que du consentement des deux Chambres, uniquement parce qu'il est juge. Le président qui n'aura pas été choisi parmi les juges d'une cour supérieure ne jouira pas de cette prérogative; l'Exécutif pourra le révoquer pour des raisons valables, tandis qu'autrement celui-ci aura les mains liées uniquement parce que le président appartient à la magistrature. Je ne crois pas que les résultats seraient satisfaisants ; à mon avis, la même loi devrait s'appliquer à tous les présidents de la commission, bourgeois ou juges de la cour suprême.

Je ne pousserai pas ma critique plus loin; voilà les pensées qui me sont venues à l'esprit pendant que j'écoutais la discussion et en lisant le projet de résolution. Il ne servira de rien de reprocher à la gauche d'attaquer les juges. Si le ministre de la Justice n'avait pas mentionné le nom de M. le juge Killam, personne n'en aurait rien su. Nous examinions le projet de résolution d'une manière abstraite, sans nous demander s'il s'agissait d'un juge, d'un duc ou d'un simple négociant. C'est une piètre tactique que de chercher à faire croire que nous nous attaquons à la réputation de ce magistrat. Je n'insinue en aucune façon que M. le juge Killam se laisserait influencer par les grandes compagnies et il ne sert de rien de vouloir nous adresser ce reproche.

En premier lieu nous demandons au Gouvernement de nous dire pourquoi celui qu'il avait choisi a quitté son poste comme il l'a fait et avec tant de précipitation. Le Parlement n'a pas reçu un seul mot d'explication. En deuxième lieu, je m'oppose à ce qu'on établisse des distinctions qui n'existent pas en réalité. Je mettrais le président de la commission sur le même pied que les autres commissaires, soit qu'il fut choisi parmi les juges de la cour suprême, soit qu'il n'eut pas fait partie de la magistrature avant sa nomination comme président.

M. H. J. LOGAN : Tous, j'en suis certain, ont goûté les éloquentes observations du chef de l'opposition concernant cette importante question, principalement celles qui avaient trait au passage des juges d'une cour inférieure à un tribunal supérieur. Il nous faut faire un grand effort d'imagination pour croire qu'en 1893 l'honorable député qui dirige aujourd'hui l'opposition était membre du ministère de la province du Nouveau-Brunswick. Il est reconnu que les juges d'une province sont généralement choisis à la recommandation des ministres du gouvernement provincial. A cette époque, Monsieur le juge Landry, qui était juge de la cour du comté de Kent, fut nommé juge d'une cour supérieure à la recommandation de celui qui remplit présentement les fonctions de chef de l'opposition. Pourtant, nous avons entendu aujourd'hui de longues dissertations sur l'énormité du crime que commettent ceux qui nomment juges d'une cour supérieure les juges d'un tribunal inférieur.

M. A. JOHNSTON : Ce fut dans un moment de faiblesse.

M. LOGAN : Mon honorable ami qui vient de dire que ce fut dans un moment de faiblesse aurait dû citer un autre dicton encore plus ancien: "O logique, tu es un trésor." S'il y a au Canada quelqu'un qui ne devrait pas parler de la nomination des juges d'une cour inférieure, à la présidence d'un tribunal plus élevé c'est bien le présent leader de la gauche, car c'est là un des rares exemples, sinon le seul au Canada, d'un juge d'une cour de comté appelé à présider un tribunal supérieur.

M. HAGGART : L'honorable député pourrait peut-être nous dire si ce fut sir John Macdonald qui accorda de l'avancement au juge Landry.

M. LOGAN : Mon honorable ami vient de m'entendre dire que cette décision fut prise en 1893.

M. HAGGART : Alors, le ministre de la Justice était dans l'erreur.

M. FITZPATRICK : Je me trompais ; mais l'honorable député a tout expliqué en disant qu'il se passe des choses étranges au Nouveau-Brunswick.

M. LOGAN : Cette décision ne fut pas prise par le ministère de sir John Macdonald, j'en conviens, mais par un gouvernement dont le représentant actuel de Lanark-sud (M. Haggart) était un membre marquant, gouvernement qui a créé un précédent en accordant de l'avancement au juge Landry, un magistrat éminent.

Quelques VOIX : Ah ! ah !

M. LOGAN: J'espère bien qu'il n'y eut pas en 1893 une révolte au sein du cabinet comme il y en eut une en 1896. Je suppose que l'Exécutif a fait cette nomination et, si le représentant de Lanark-sud n'assistait pas à la réunion du conseil et n'a pas été consulté, il n'ira pas jusqu'à dire que le député de Toronto-nord (M. Foster) ne l'a pas été, lui qui représentait alors la province du Nouveau-Brunswick dans le ministère. On a cité aujourd'hui plusieurs exemples de juges puînés nommés juges en chef parce qu'ils avaient prouvé qu'ils possédaient à un degré éminent les qualités nécessaires pour remplir ce poste élevé. On a démontré d'une manière satisfaisante que tel était l'usage au Canada.

On a cité des exemples nombreux empruntés non seulement à nos annales mais aussi à l'histoire de la Grande-Bretagne. Si ma mémoire est fidèle, l'honorable juge King, qui n'eut pas son supérieur dans la magistrature, abandonna ses fonctions de juge à la cour suprême du Nouveau-Brunswick pour devenir juge de la cour suprême du Canada, sur proposition du député de Toronto-nord, qui représentait alors le Nouveau-Brunswick dans le ministère. Nous pourrions invoquer d'autres précédents ; mais, en somme, se demander si un juge doit passer d'un tribunal inférieur à une cour supérieure, c'est se demander s'il possède d'éminentes qualités qui le rendent dignes d'occuper ce poste élevé.

Je regrette que le chef de l'opposition ait cherché à créer parmi le public un sentiment de défiance et de mépris envers la commission des chemins de fer. Il a déclaré que deux membres de la commission ont été choisis uniquement pour satisfaire des exigences politiques. Or, Monsieur l'Orateur, cette commission est une espèce de tribunal et nous devrions, il me semble, nous efforcer de persuader au public que ce tribunal connaît son affaire et rendra justice égale à tous les intéressés. Lorsque les membres de la commission furent choisis, M. Blair en recueillit la présidence. Il possédait, selon moi, à un degré éminent, les qualités nécessaires au titulaire d'un tel emploi. Jusqu'ici, nul de la gauche n'a nié qu'il ne fût propre à occuper ce poste, grâce à sa connaissance du droit et à l'étude qu'il avait faite dans cette enceinte de la loi des chemins de fer. Ses partisans eux-mêmes, je le sais, ont reproché au Gouvernement d'avoir choisi un homme qui avait différé d'opinion avec lui sur une question très grave, mais le Gouvernement se montra à la hauteur de la circonstance et, convaincu que c'était le meilleur choix à faire, il résolut de nommer M. Blair, qui n'était pas d'accord avec lui sur l'opportunité de construire un chemin de fer transcontinental. Mon honorable ami le chef de l'opposition ne critiqua pas cette nomination. Mais le jour vint où M. Blair, à l'improviste, en un clin d'œil, se démit de ses fonctions alors qu'il restait plusieurs litiges à trancher, et voilà que mon honorable ami demande au Gouvernement de lui expliquer pourquoi M. Blair a démissionné dans ces circonstances. Je crois que c'est à nos adversaires de nous dire pourquoi M. Blair a abandonné son poste. Le Gouvernemnt ne peut pas expliquer cette conduite—cela ne souffre aucun doute. Le mystère est insoluble pour la droite, tandis que nos adversaires qui ont conclu une alliance avec un individu qui s'est vanté d'avoir persuadé à M. Blair de démissionner, devraient dévoiler à cette Chambre et au public pourquoi leur affilié, leur complice dans la perpétration de cet attentat politique, a fait une semblable déclaration.

Mais la gauche garde le silence. Le Gouvernement du jour a nommé M. Blair parce qu'il jugeait que celui-ci était le plus capable de remplir ce poste. Pourquoi donc lui a-t-on persuadé de démissionner et comment se fait-il qu'il se soit retiré à un moment si favorable aux desseins de l'opposition? Que s'est-il passé, autant que nous puissions en juger ? A n'en pas douter, la vérité se fera jour dans quelques mois. Il est constant que nos adversaires ont appris avant le Gouvernement la démission de M. Blair. Ils ont proclamé à tout l'univers qu'avant que deux jours ne fussent écoulés, M. Blair entreprendrait une croisade politique. Comment se fait-il que le principal organe conservateur au Canada, le "Montreal Star," ait annoncé que M. Blair ferait des harangues politques? Comment se fait-il que le "Star" ait eu connaissance avant le Gouvernement de la démission de M. Blair ? Voilà des questions auxquelles la gauche devrait répondre, afin de mettre le public en garde à l'avenir contre la répétition de pareils coups de tête. Lorsque M. Blair démissionna, ces messieurs l'élevèrent aux nues. Ils le proclamèrent le sauveur du Canada. Ils chantèrent ses louanges à satiété. Le public fut écœuré des éloges dont ils faisaient retentir les airs d'une extrémité à l'autre du pays. Ils ne se contentèrent pas de faire son éloge sur les tréteaux politiques et dans tous les journaux du pays, sauf peut-être un seul, le "Toronto World."

M. MACLEAN : Bravo ! bravo ! Et un excellent journal encore !

M. LOGAN : Ils ne s'arrêtèrent pas là ; mais, cela sera démontré un jour, ils convinrent que, si le Gouvernement succombait sous leurs efforts aidés des machinations diaboliques d'hommes qui auraient dû baiser la main du premier ministre au lieu de chercher à l'occire, M. Blair deviendrait ministre des Chemins de fer. Il leur incombe, je le répète, d'expliquer à cette Chambre et au public pourquoi M. Blair s'est retiré de la commission des chemins de fer.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

ADMIS A LA DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 22) concernant le chemin de fer de Calgary à Edmonton.—M. Oliver.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. G. W. FOWLER (King et Albert) : Je ne trouve rien à redire à la majeure partie du projet de résolution dont la Chambre est saisie. Celui-ci ne répond pas aux sentiments que j'entretiens en cette matière, mais il est conforme à la pratique suivie en ce pays depuis que les colonies canadiennes ont obtenu leur autonomie. Mais je combats la première partie de ce projet de résolution. Je ne puis comprendre pourquoi il a été soumis à la Chambre, surtout après les déclarations très claires qui ont été faites devant la députation et devant le public lors de l'étude de la loi créant la commission des chemins de fer. Je me demande pourquoi le président de la commission, parce qu'il sera choisi parmi les juges de la cour suprême, ne serait pas sur le même pied que toute autre personne appelée à exercer ces éminentes fonctions. Et je ne puis comprendre la nécessité de choisir un juge de la cour suprême comme titulaire de cet emploi. Certes, c'est avoir une piètre opinion du talent et des capacités des membres du parti libéral que de croire que le Gouvernement est dans la nécessité d'aller chercher à la cour suprême le président de la commission. Il y a au sein du parti conservateur des centaines de personnes aussi capables d'occuper ce poste que M. le juge Killam, quelles que soient les connaissanaces de ce dernier. Je n'ai rien à reprocher à M. le juge Killam. Je n'ai pas assisté à tout le débat, mais je ne crois pas me tromper en disant que pas un seul député de la gauche n'a pris en aucune façon M. le juge 'Killam à partie. Sa réputation et ses connaissances légales ne sont pas mises en doute. Le reproche que nous faisons au Gouvernement c'est de créer une exception en faveur de M. le juge Killam, en le nommant à la présidence de la commission des chemins de fer. C'est s'exposer à de grands dangers, ainsi que je l'ai déjà fait observer. Il vaudrait mieux le mettre sur le même pied que tous ceux qui seront choisis pour exercer les mêmes fonctions. A mon sens, un juge puîné ne devrait pas même avoir l'occasion de devenir juge en chef, pour ne rien dire des promotions publiques. Toutefois, je le répète, l'usage d'accorder ces promotions a toujours prévalu depuis que le Canada a obtenu son autonomie ; aussi je ne trouve pas à redire à cette partie du projet de résolution.

Je n'aurais pas pris part à ce débat, si on n'avait pas soulevé des questions étrangères au sujet, bien qu'elles s'y rapportent peut-être incidemment. Le représentant de Cumberland (M. Logan), qui a pris la parole avant moi, a voulu mêler le parti conservateur à un prétendu complot ourdi dans le dessein d'assurer la défaite des libéraux lors de la dernière élection. J'oppose un démenti formel aux accusations que l'honorable député a lancées contre la gauche. Elles ne renferment pas une parcelle de vérité. Nul ancien représentant, nul membre de cette Chambre, parmi les conservateurs, ni qui que ce soit autorisé à parler au nom de notre parti n'a trempé en aucune manière dans un projet, un complot ou une conspiration, ou dans une tentative de quelque nom que nos adversaires la nomment, avec M. Blair ou une autre personne agissant en son nom. On nous demande pourquoi M. Blair s'est démis de ses fonctions de président de la commission. Allons donc ! M. Blair ne vous l'a pas dit. Il déclare avoir démissionné afin de réaffirmer son hostilité contre ce projet souverainement inique du Grand-Tronc-Pacifique. Mais je leur demanderai pourquoi M. Blair ne l'a pas fait. Que nos adversaires répondent.

M. A. JOHNSTON : Interrogez Dave Russell.

M. FOWLER : Si je devais poser cette question à quelqu'un, je m'adresserais à une personne plus haut placée que M. David Russell.

M. A. JOHNSTON : Interrogez Hugh Graham.

M. FOWLER : Je m'adresserais à une personne plus haut placée que M. Hugh Graham, si je désirais m'adresser à celui qui a le pouvoir et qui est en état de dire la vérité comme on devrait la dire. Ceux qui lisent les journaux se souviennent du compte rendu d'une certaine entrevue entre M. Blair et une personne occupant un rang élevé au sein du parti libéral. Ces dénicheurs de complots n'ont pas même respecté le jour du Seigneur. Ils n'ont pas même respecté le repos du dimanche. Si jamais les dessous de cette entrevue sont révélés, si on divulgue ce qui s'est passé, nul conservateur n'aura à rougir.

Si l'enquête dont parlent nos adversaires a lieu, les deux principaux intéressés dans cette entrevue seront peut-être sommés de comparaître devant le comité d'enquête afin

de dévoiler sous la foi du serment ce qui s'est passé lors de cette entrevue qui eut lieu lors d'un certain jour du Sabbat. Des complots ! On dit qu'une conspiration a été ourdie entre un avocat éminent de Montréal et un brasseur d'affaires de la même ville, tous deux libéraux.

Un MEMBRE à droite: Ce n'est pas exact.

M. FOWLER: C'est exact. On les retrouve toujours dans ces sortes d'affaires. On dit qu'une conspiration a été ourdie entre eux et M. Blair et d'autres. Dans quel but? Pour frapper par en arrière le leader de cette Chambre, amener la chute de son Gouvernement et le remplacer par un autre. Ma foi, ce n'est pas d'aujourd'hui qu'on entend parler de complots au sein du parti libéral. Je prends le " Free Press " d'Ottawa, le principal organe libéral dans la capitale, et j'y lis le compte rendu d'un complot tramé au sein du cabinet libéral de Québec dans le dessein de frapper en traître le premier ministre de cette province. D'ailleurs, c'est l'histoire qui se répète. Si on a comploté la ruine du premier ministre du Canada, ce n'est qu'une autre conspiration comme celles dont nous avons déjà été témoins.

Le représentant de Cumberland nous offre un bel échantillon de nos mœurs politiques. Si nous sommes bien renseignés, une personne offrant les mêmes traits que lui et ayant le même droit de suffrage qu'il avait lors de la récente élection s'est présenté à l'un des bureaux de vote de cette ville pendant la dernière lutte provinciale et a voulu voter. Il est imposible qu'une petite ville comme celle-ci, nécessairement resserrée dans d'étroites limites, renferme deux individus d'aussi belle stature et au visage aussi noble, que l'honorable député et son sosie—s'il en a un. Force nous est donc de croire que c'est l'honorable député de Cumberland lui-même qui s'est présenté à ce bureau de vote de la cité d'Ottawa et qui a voulu voter. Eh bien, l'honorable député nous a dit que nous devrions baiser la main du premier ministre au lieu de chercher à l'occire. J'ignore ce qu'il voulait dire, mais je déclare que ce n'est pas ce genre de baiser que les députés de la gauche préfèrent. Libre à l'honorable député de baiser la main du premier ministre, libre à lui de lui baiser les pieds ou toute autre partie de son économie—mais lorsque la question est posée sur ce terrain, je crois pouvoir parler au nom de mes collègues et déclarer que nous ne sommes pas de la partie.

M. LOGAN : Cela vous peint bien.

M. FOWLER : Cela semble bien peindre l'honorable député (M. Logan) et c'est à lui que je faisais allusion.

M. LOGAN : Le beau langage !

M. FOWLER : Je ne crois pas que son raisonnement ou les arguments qu'il a voulu invoquer fussent de nature à relever le ton du débat. L'honorable député nous a jeté le gant ; il a lancé un défi à la gauche et il doit s'en prendre à lui seul s'il n'a pas eu le beau rôle.

Quant à moi, je me propose de voter contre ce projet de résolution.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) : A titre de nouveau député, je suis bien aise d'avoir eu l'ocasion de prêter une oreille attentive au débat provoqué par le projet de résolution du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick). Celui-ci met en cause une foule de doctrines compliquées qui serviront à faire connaître ce que vaut la députation. Il renferme un ensemble de doctrines qu'il importe à tous les membres de cette Chambre de bien peser avant de les incorporer dans une mesure aussi importante. Je ne crois pas pouvoir ajouter grand'chose à ce qui s'est dit pour ou contre ce projet de résolution, mais l'attitude que des députés de la droite ont prise m'obligent à combattre cette proposition dans la faible mesure de mes forces à cause des principes qu'elle met en cause ou plutôt parce qu'elle ne repose sur aucun principe. La véritable question n'est pas de savoir si les députés d'un côté ou de l'autre de la Chambre, ou ceux qui sont disparus de la scène ont eu du respect pour les hommes d'Etat du Canada, ou si des représentants du peuple remplissant des fonctions élevées ont épousé les principes qui se retrouvent dans ce projet de résolution. Ce sont là des digressions qui n'ont pas de rapport au problème qui nous occupe. Il faut élever le ton du débat et se déclarer prêt à formuler dans nos statuts ou dans une résolution le principe que nous avons toujours défendu et que certains députés de la droite ont également soutenu, à savoir : la magistrature de notre pays est entièrement libre et indépendante de toutes les influences politiques et incorruptible.

Si ce projet de résolution implique que la magistrature ne sera pas libre comme elle l'a été jusqu'ici, en dépit des fautes et des erreurs signalées par des députés de la droite, mais qui s'expliquent par des circonstances particulières ; si le projet de résolution du ministre implique la profanation de principes pour lesquels nous avons longtemps combattu et que nous avons épousés, je déclare que nous dégradons et avilissons la magistrature canadienne. Ce n'est pas réfuter les arguments si clairs et si probants invoqués par l'opposition—bien que je regrette de constater que c'est la seule réfutation que la droite ait tenté de faire—de dire que députés de la gauche ou d'anciens représentants conservateurs ont commis les mêmes fautes, ont défendu des principes ou fait des actes que nous déplorons aujourd'hui. Le *tu quoque* a toujours été un argument dangereux. On l'a invoqué récemment pendant la lutte électorale dans la province d'Ontario. Nous avons vu la population se déchaîner contre un homme public qui fut pendant des années le leader de l'assemblée législative de sa province, et qui, pour dis-

culper son propre parti, déclarait que l'autre ne valait pas mieux.

Ce n'était pas répondre à ceux qui demandaient si la magistrature devait être en butte aux attaques, si on s'efforcerait de l'avilir et de la traîner dans l'arène politique, que de dire qu'autrefois, lorsqu'un certain parti était au pouvoir, il avait fait tel ou tel choix. J'aurais pourtant aimé entendre la droite appuyer ce projet de résolution autrement qu'en disant que de semblables fautes ont déjà été commises et que des membres de l'opposition ont autrefois défendu les mêmes principes. Quelle est la portée du projet de résolution? Il comporte qu'on pourra dire dorénavant en compulsant les archives parlementaires, que les juges, qui soit censés ne plus pouvoir obtenir d'avancement et n'en plus espérer, peuvent, au contraire, être l'objet de nouvelles faveurs, laisser les postes élevés qu'ils occupent pour un poste encore plus avantageux. J'avais toujours cru que lorsqu'un membre du barreau revêtait l'hermine, il était soustrait à toutes les influences politiques et n'avait plus d'attaches de parti. Ayant beaucoup d'égards et de respect pour la magistrature et désirant lui conserver sa réputation des anciens jours, je croyais que, lorsqu'un avocat devenait juge, il n'était plus question pour lui d'avancement, mais voici qu'on présente un projet de résolution qui comporte la négation de cette doctrine. Nous constatons que le juge en chef de la cour suprême lui-même, une fois parvenu à cette haute dignité, peut encore espérer et rechercher de l'avancement grâce aux faveurs d'un gouvernement ou d'un autre. C'est un principe pernicieux; il sape à sa base notre organisation judiciaire et lui porte un coup dont la députation entière et la population du Canada auront l'occasion de déplorer les conséquences, mais en vain.

L'histoire contemporaine nous offre des exemples—que les députés des deux côtés de la Chambre ont cités—de membres distingués de la magistrature, dignes du plus profond respect et pour qui j'ai la plus sincère admiration, qui ont été traînés dans la boue des discussions politiques, uniquement parce qu'ils avaient accepté des commissions comme celle que recevra un juge en chef de la cour suprême du Canada.

Est-ce là rehausser le niveau de notre magistrature? Y a-t-il lieu de la part de ceux qui ont présenté et qui appuyent ce projet de résolution, de l'applaudir et de le porter aux nues? N'est-ce pas plutôt commencer à abaisser le niveau de notre organisation judiciaire qui nous inspire à tous une si grande admiration? Je désire élever ma faible voix contre cette tentative de porter atteinte à l'indépendance des juges de ce pays, atteinte dénoncée avec force par des membres de l'opposition. J'espère qu'il ne s'agit pas d'une exigence politique et que ce projet de résolution n'a pas été dicté par l'opportunisme.

M. BOYCE.

Récemment, la droite, par la bouche du représentant de Cumberland (M. Logan), nous a mis au défi de demander quelle raison a engagé l'honorable M. Blair à se retirer de la présidence de la commission des chemins de fer. Eh bien, malgré la singularité et la bizarrerie de ce défi, je demanderai à nos adversaires s'il n'y aurait pas plutôt lieu de le prier de fournir cette explication, s'il n'est pas plutôt de leur devoir de nous dire d'abord pourquoi M. Blair a été nommé président de la commission des chemins de fer ? Quelle était la nécessité de faire ce choix, quels étaient les titres de l'élu, ou quelle était l'opportunité, sinon la nécessité, de cette nomination ? C'était un étrange spectacle à contempler. M. Blair, s'apercevant que le Gouvernement dont il faisait partie ne partageait pas ses idées, remit son portefeuille et fut ensuite appelé au poste le plus élevé relevant du ministère. Je déclare que ce qui se passe à l'heure actuelle, à en juger par ce projet de résolution, que ce compromis, ce marché entre le Gouvernement et un juge de la cour suprême du Canada, est un étrange spectacle. Pour la dignité de notre magistrature et le profond respect dont nous l'entourons tous, voilà un principe qui ne doit pas être sanctionné et dont l'application ne saurait être étendue. C'est le signal d'un danger qui grandira, le premier élément d'une difficulté grave qui surgira dans l'avenir, une semence qui germera et produira des fruits dangereux. Lorsqu'il devient nécessaire, désirable ou opportun, que le Gouvernement du jour choisisse un juge de la cour suprême pour remplir ce poste élevé, alors commence une situation qui ne doit pas être approuvée ni tolérée.

Si on peut choisir ailleurs, s'il y a d'autres personnes—et la Chambre sait qu'il y en a—méritant d'occuper ce poste élevé, plus versées dans les affaires que ne l'est l'estimable citoyen dont le nom a été mentionné, pourquoi ne choisirait-on pas une autre personne qu'un juge ? Pourquoi établir un précédent qui suscitera de l'émulation, des rivalités et des ambitions politiques parmi les membres de la magistrature? Quelle nécessité y a-t-il ? S'il n'y en pas, pourquoi troubler par des expédients notre organisation judiciaire ? J'aurais préféré entendre le ministre de la Justice nous donner des explications qui auraient démontré que ce projet de résolution repose sur l'intérêt public bien entendu. J'aurais voulu entendre moins de hors-d'œuvre, moins de considérations étrangères au sujet. Celui qui réfléchit aux dangers que crée cette nomination, ne peut s'empêcher de considérer ce projet de résolution comme une atteinte portée à une organisation pour laquelle nous professons le plus grand respect. Il a été et il est encore nécessaire d'augmenter le prestige de la magistrature de ce pays ; l'occasion se présente de prouver qu'elle commande le respect de la population et que le

Gouvernement du jour ne peut pas porter atteinte à sa dignité. J'espère que la droite n'a pas perdu de vue cet excellent principe. J'espère que celui-ci sera sauvegardé. J'espère qu'on interviendra le moins possible dans notre organisation judiciaire lors de la création de fonctions politiques nouvelles, en dépit des raisons qu'on invoque pour justifier cette nomination. Un jour viendra où cette grande nation canadienne aura besoin de l'inviolabilité et de l'indépendance de la magistrature. En grandissant, notre nation aura besoins de magistrats fermes, indépendants, qui ne se laisseront pas émouvoir par des considérations politiques. Il est essentiel de préserver l'indépendance de notre magistrature, sans se préoccuper de l'ingérence de la politique dans les autres sphères administratives. Porter atteinte à la magistrature, comme le présent projet de résolution lui porte atteinte, ce n'est pas marcher dans la voie du progrès et de la prospérité véritable que nous voudrions voir régner au Canada. Je suis hostile au principe de ce projet de résolution, parce qu'il est tout à fait inopportun—si on peut se servir de ce mot dans ce débat—et parce qu'il tend à amoindrir notre dignité nationale et à saper le plus puissant rempart qui protège aujourd'hui la population du Canada.

M. W. H. BENNETT (Simcoe-est) : Après que le député de Cumberland eût accusé cet après-midi le chef actuel de l'opposition, qui sera bientôt au milieu de nous pour se défendre, d'avoir par quelque stratagème induit M. Blair à abandonner son poste de président de la commission des chemins de fer, il me semble que les députés des deux côtés de la Chambre espéraient que le premier ministre, ou le ministre de la Justice, élèverait la voix, avant la fin du débat, pour déclarer officiellement qu'il y aurait une enquête minutieuse sur cette affaire. J'ai gardé le silence dans le vain espoir de voir l'un ou l'autre ou de voir un autre député prendre la parole——

M. LOGAN : Je demande pardon à l'honorable député. Je n'ai pas mentionné M. Borden et je n'ai pas fait la moindre allusion à lui cet après-midi.

M. BENNETT : Je m'en rapporte au jugement de la Chambre. Les députés de la gauche ont certainement compris que l'honorable député faisait allusion à M. R. L. Borden, et à nul autre. Il est même allé plus loin en déclarant que M. Blair serait ministre des Chemins de fer dans le prochain ministère qui aurait à sa tête M. Borden. Voilà, il me semble une confirmation de mes paroles. Quoi qu'il en soit, l'honorable député a fait une autre assertion, et le Gouvernement aurait dû la contredire ou déclarer qu'il n'en savait rien et qu'il y aurait bientôt une enquête régulière ou des révélations qui permettraient de faire retomber la faute sur qui de droit. Si le Gouvernement doit assumer la responsaboilité de cette enquête, l'un de ses membres aurait dû déclarer qu'elle aura lieu. Plus d'une fois, j'ai entendu dans cette enceinte le premier ministre menacer les députés de la gauche qui oseraient porter des accusations de faire faire une enquête soit par un comité de la Chambre ou par des juges, choisis parmi les plus éminents, afin de tirer au clair ces accusations. Dans ces cas-là, les manquements n'étaient pas graves, tandis que, dans la présente affaire, le premier ministre a souffert que des accusations fussent portées depuis le mois de décembre dernier contre trois membres de son cabinet, contre l'ex-ministre des Chemins de fer—accusations qui ont jeté la population canadienne dans la stupeur—et pourtant, presque un mois après la rentrée des Chambres, il n'a pas encore fait savoir——

Sir WILFRID LAURIER : Quels membres du cabinet?

M. BENNETT : Dans un instant, je répondrai à cette question. Au commencement de décembre, des accusations ayant trait à l'élection qui venait d'avoir lieu alarmèrent le public. De quelle nature étaient ces accusations? Je rapporterai ce que disaient des journaux bien disposés à l'égard des députés de la droite et des ministres de la couronne. On ne trouvera personne de l'autre côté de la Chambre pour nier que le "Herald," de Montréal, soit le principal organe libéral de Montréal. Cela ne souffre aucun doute. De plus, le ministre de l'Agriculture a des fonds considérables engagés dans ce journal. Je me rappelle qu'il a dit le contraire, mais chacun sait que le ministre déclarait dans cette Chambre qu'après avoir été l'un des gros actionnaires de ce journal il avait transporté ses parts à son frère, lorsqu'il est entré dans le cabinet. Quoi qu'il en soit, personne ne niera que le "Herald," de Montréal ne soit le principal organe libéral anglais de la province de Québec et que le Gouvernement du jour ne désire jouir de tous les avantages que peut lui procurer l'influence de cette feuille. Si l'on parcourt le numéro du 5 décembre du "Herald," de Montréal qu'est-ce qu'on y voit ? Ce journal, après avoir parlé de ce scandale—c'était certainement un scandale—ajoute :

> Néanmoins, bien des choses indiquent qu'il mérite de prendre rang dans l'histoire du Canada à côté du scandale du Pacifique, en 1903, qui, lui aussi, coûta cher au parti conservateur.

Quel était ce scandale au dire des journaux, au dire du "Herald", de Montréal, numéro du 5 décembre. M. Emmerson fut interrogé au sujet de certains bruits qui couraient alors la rue—et il est étrange de constater que son interview fut transmise au loin par le télégraphe et reproduit, non seulement dans les journaux d'Ontario et de Québec, mais encore dans ceux du Manitoba. Quel était ce scandale, d'après le récit de M. Emmerson commenté par les

journaux? Une personne qui avait frayé avec nos adversaires, M. Greenshields, l'avocat bien connu, qui joua le principal rôle dans ce qu'on est convenu d'appeler le coup du Drummond, un ami reconnu du Gouvernement qui fut plus d'une fois candidat libéral dans la province de Québec—ce M. Greenshields, de concert avec David Russell et d'autres citoyens était allé trouver certains membres du Gouvernement dont les noms étaient mentionnés. En premier lieu, le ministre de la Justice, le ministre de l'Intérieur——

M. FITZPATRICK : Je ne souffrirai pas un seul instant qu'on fasse cette assertion sans la démentir. Elle est absolument fausse, et je met l'honorable député au défi de la prouver ; cette assertion, du reste, ne se trouve pas dans le journal qu'il a mentionné.

M. BENNETT : Si l'honorable ministre veut reprendre son calme. . . . . .

M. FITZPATRICK : Personne ne peut demeurer calme en présence d'une pareille assertion.

M. BENNETT : Le ministre me permettra-t-il d'abord de faire ma déclaration ? Il m'a mis au défi de nommer le journal qui a parlé de lui. Son nom a été mentionné et celui du ministre de la Marine——

M. PREFONTAINE : Je dois tenir le même langage que le ministre de la Justice.

M. FITZPATRICK : Il n'ose pas formuler son accusation.

Sir WILFRID LAURIER : Portez votre accusation !

M. BENNETT : Le 5 décembre, cette dépêche de Montréal était publiée dans le " World " de Toronto. (*Interruptions à droite.*) Le ministre de la Marine et des Pêcheries est libre de sourire.

M. PREFONTAINE : En effet, je souris.

M. BENNETT : Il rétablira peut-être les faits lorsque j'aurai lu la déclaration. . . . .

M. PREFONTAINE : Je m'en fiche.

M. BENNETT : La dépêche se lit ainsi :

L'honorable M. Raymond Préfontaine a dit ce soir que les attaques contre lui-même, M. Fitzpatrick et M. Sifton publiées aujourd'hui dans le " Toronto World " n'étaient pas fondées. Tout l'article, en tant qu'il se rapporte aux ministres, est un tissu de faussetés. Toutefois, comme il n'y a pas d'accusation catégorique, M. Préfontaine a refusé d'entrer dans les détails.

Le ministre prit connaissance de l'article et s'empressa de publier une dénégation. Je ne le blâme pas, vu ce qu'on disait de lui. Les journaux déclaraient qu'il existait un complot et que ces ministres devaient démissionner. Quel était ce complot ? Le ministre de la Justice devait sortir du ministère ainsi que le ministre de l'Intérieur et chacun d'eux devait toucher $100,000 ; mais, pour une raison ou pour une autre, le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) n'était prisé qu'à $75,000. (*Rires à gauche.*)

M. FITZPATRICK : Il se trouve des gens qui se prétendent bien élevés pour rire de pareilles allégations !

M. BENNETT : Je prends ces déclarations dans le " Herald " de Montréal. Ce journal et M. Emmerson disent la même chose, et si ce qu'ils disent n'est pas vrai, le ministre de la Justice et les autres auraient dû exiger une enquête il y a longtemps et mettre le " Herald " de Montréal en demeure de faire de deux choses l'une : retirer ce qu'ils avaient dit ou prouver ses assertions. Que disait donc le " Herald " dans ces différentes circonstances ? Il disait : Un syndicat au capital de $4,000,000 a été formé et entreprendra—ses membres l'espéraient—de construire la partie du Grand-Tronc-Pacifique que l'Etat a pris à sa charge ; ce projet a été soumis au premier ministre lui-même et depuis quelques jours, cette proposition lui a été faite par écrit.

M. FITZPATRICK : Le " Herald " n'a jamais dit cela.

Sir WILFRID LAURIER : L'orateur est membre du parlement. Prend-il la responsabilité de pareilles assertions. Quel est son but. Répète-t-il pour son compte ces accusations ?

M. BENNETT : Je me contente de dire que le " Herald ", de Montréal, un journal libéral, a fait ces assertions.

Quelques DEPUTES à droite : Ce n'est pas exact.

Sir WILFRID LAURIER : Du reste, si l'honorable député a des accusations à porter, qu'il agisse comme un homme. Qu'il ne se fie pas aux bruits de la rue. S'il a des accusations à porter, qu'il les porte. Il n'y a pas un mot de vérité dans ces racontars.

M. BENNETT : Le premier ministre me reproche de me fier à des racontars. Qu'il se rappelle une certaine circonstance où il n'a pas fait ce que je fais—porter une accusation lorsqu'elle pouvait être niée sur-le-champ. En 1896, en sa qualité de leader du parti libéral, il a accusé, à Pembroke, le sénateur Drummond, d'avoir à grand frais acheté les électeurs de cette province et de recevoir un gros traitement à titre de président de l'Association des raffineurs de sucre. Il n'a pas lancé cette accusation lorsque le sénateur Drummond était présent et pouvait lui répondre. Et qu'a-t-il dit lorsqu'on le mit au défi de prouver la vérité de son assertion ?

Il n'a pas déclaré qu'elle était fondée ou qu'une enquête devrait avoir lieu, mais que d'autres personnes avaient lancé cette accusation et qu'il avait raison de se présenter devant le public et de la répéter. Le sénateur Drummond n'était pas là pour opposer un démenti à cette assertion, tandis que les

membres du Gouvernement sont présents et peuvent réfuter, s'ils le désirent, les accusations portées par ces journaux. Je ne répète que ce que ces derniers ont dit et les bruits répandus dans le pays depuis quelques mois.

M. FITZPATRICK : Monsieur l'Orateur, ne pouvons-nous pas exiger qu'on cite le journal et la date de la publication de ces assertions ? Qu'on nous fournisse l'occasion de découvrir si elles sont vraies ou fausses.

M. BENNETT : Je cite le " Herald ", de Montréal, numéro du 5 décembre :

Or, on déclare qu'on a tenté de faire démissionner ces ministres par des menaces ou par des offres de deniers. La démission imminente de l'un d'eux, l'honorable M. Fitzpatrick, fut même annoncée par les journaux conservateurs. Il semble, cependant, que les trois ministres refusèrent les $100,000 ou la somme qu'on leur offrait et, de plus, ne se laissèrent pas intimider.

Je lirai maintenant quelque chose qui, je l'espère, ne causera pas d'émoi dans la Chambre. Chacun sait que le ministre reconnaîtra que c'est une calomnie, car il est accusé d'avoir écrit cette dépêche presque légendaire :

Faites votre sale besogne——

si peu dans le caractère du ministre de la Justice qu'il semble improbable à ceux qui le connaissent bien—

Telle était la dépêche pour laquelle, dit-on, M. Fitzpatrick a mis fin à l'incident lorsque des financiers conservateurs de Montréal entreprirent d'obtenir sa démission qu'ils avaient déjà annoncée.

Je ne fais pas ces déclarations de mon propre chef. Je n'en connais absolument rien. J'ignore si le ministre de la Justice a envoyé cette dépêche. Je me rasseois pour lui permettre de les nier, s'il le désire.

M. FITZPATRICK : Je n'ai jamais adressé une semblable dépêche. Cette assertion ne renferme pas un mot de vérité. J'ajouterai qu'il ne faut pas croire que je reconnais que tout ce qu'on dit est vrai, uniquement parce que je ne frappe pas tous les roquets qui jappent après moi.

M. BENNETT : Il n'y a pas de fumée sans feu, et ceux qui connaissent le ministre de la Justice savent qu'il est de fort mauvaise humeur chaque fois qu'il agit comme il a agi ce soir. Il faut que le bonnet fasse pour qu'on s'en coiffe.

M. l'ORATEUR : A l'ordre ! Vu la dénégation formelle des deux ministres en cause, je crois que l'honorable député ne devrait pas insister.

Quelques DEPUTES à gauche : Il en a parfaitement le droit.

M. BENNETT : On m'a mis au défi de citer un seul journal qui aurait porté ces accusations. Voilà l'accusation telle que publiée dans le " Herald ", de Montréal, numéro du 5 décembre.

M. FITZPATRICK : Non. Quelle est l'accusation ?

M. BENNETT : Je viens de la lire. Assurément, l'honorable ministre n'a pas écouté.

M. l'ORATEUR : Je ferai de nouveau observer à l'honorable député que, si une accusation a été portée, les intéressés l'ont niée catégoriquement et qu'on doit accepter leur parole.

M. BENNETT : Monsieur l'Orateur, si vous décidez qu'on ne peut pas donner lecture de ce qui a paru dans un journal dès qu'un député nie les déclarations de ce journal, je m'incline devant votre décision.

M. l'ORATEUR : Telle n'est pas ma décision. J'ai compris que l'honorable député faisait de nouveau allusion à l'accusation que les ministres ont démentie. Dans ces circonstances, l'honorable député doit accepter leur dénégation et ne pas répéter l'accusation.

M. BENNETT : Eh bien, Monsieur l'Orateur, je m'incline devant votre décision.

Je rapporterai maintenant ce que disent les journaux de l'administration du ministère des Chemins de fer et des Canaux par nos adversaires et par M. Blair. Assurément, cela doit faire le sujet d'une enquête de la part du journal. Il se publie en cette ville une feuille appelée " Events " dans laquelle a paru, le 26 novembre, les révélations les plus étonnantes, révélations qui doivent être examinées par cette Chambre ou par une commission royale. Voici les accusations :

En passant nous pourrions expliquer comment M. Russell a volé le " Telegraph ", de Saint-Jean.

Après un certain marché politique conclu par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, $25,000 servirent à acheter des actions du " Telegraph ". Un autre entrepreneur versa $25,000 de plus et un petit nombre d'actions, $5,000 je crois, étaient attribuées à M. Blair. Le capital-actions de la compagnie était de $75,000. mais l'émission ne fut que de $69,000. M. Dave Russell acheta $9,000 d'actions, et comme les souscripteurs des $50,000 ne voulaient pas faire connaître leurs noms, leurs actions furent remises à M. Dave Russell qui devait les garder en fidéicommis, les actionnaires désirant surtout conserver la haute main sur le journal. M. Russell commença alors à agir comme si le journal lui appartenait et, lorsque les directeurs protestèrent, il les expulsa. Il offrit alors de vendre le journal aux libéraux au prix de $125,000. Il put accomplir cet audacieux vol d'un important journal quotidien parce que les deux personnes qui avaient confié leurs fonds à M. Russell en fidéicommis ne voulaient pas laisser savoir qu'elles étaient intéressées dans cette affaire.

Nos mœurs politiques au Canada sont-elles rendues au point de permettre à ce M. David Russell, l'associé du ministre des Chemins de fer et des Canaux, à ce M. Rus-

sell dont je n'ai rien à dire, ni en bien ni en mal, de servir d'intermédiaire, de péager, entre les entrepreneurs et le ministère, d'escamoter $25,000 à un entrepreneur et de s'en servir pour acheter des actions d'un journal, de mener à bon fin un marché qui lui a procuré au moins $125,000 de bénéfices nets. Les ministres ne sauraient ignorer ces accusations qu'on colporte dans tout le pays ni faire la sourde oreille lorsqu'un les répète dans cette enceinte. Après cela, le public s'attend qu'une enquête complète aura lieu. Ce journal ajoute :

Pourquoi M. Russell désirait-il tant nommer le successeur de M. Blair au ministère des Chemins de fer et des Canaux? Les sels d'Abbey, pourrait-on répondre à cette question. M. Russell a conclu une alliance quelconque avec M. Blair pour la vente de ces sels. Depuis trois ou quatre ans il a retiré environ $80,000 de cette affaire. M. Russell a dû en retirer beaucoup plus, car M. Russell est rusé. Comment ? Pendant quelques années, aucun dividende ne fut payé. Des promesses furent faites, mais c'est tout. M. Russell s'y entend en promesses. Dans l'intervalle, tous les entrepreneurs de travaux pour le ministère des Chemins de fer et des Canaux étaient censés prendre quelques milliers de dollars d'actions dans la compagnie des sels d'Abbey.

Un DEPUTE : Quel est ce journal ?

M. BENNETT: "Events" du 26 novembre. On ne saurait prétendre que le Gouvernement n'a pas eu vent de cette accusation portée par un journal libéral de cette ville. N'est-il pas grand temps pour lui d'annoncer qu'il y aura une enquête sur tout ce qui s'est passé dans ce ministère du temps de M. Blair ? Cependant, Monsieur l'Orateur, je devrai m'incliner devant votre décision, si vous dites que je ne peux pas faire face à ces questions et citer des journaux qui mêlent le nom des ministres à des tentatives de corruption de la part d'entrepreneurs. Toutefois, l'affaire dont parle cette feuille mérite certainement d'être prise en considération par le premier ministre. Celui-ci, assurément, ne fera pas ce qu'a fait, dans l'Assemblée législative d'Ontario, M. Ross lors de l'enquête sur l'incident Sullivan-Stratton-Gamey. Qu'arriva-t-il alors? Pendant trois heures, M. Stratton fut accusé de crimes de toutes sortes et, pendant ce réquisitoire de trois heures, M. Ross était à son siège et déclara que M. Stratton répondrait le lendemain. Ce n'était certainement pas une preuve d'innocence, et j'espère que l'honorable premier ministre ira plus loin que M. Stratton et annoncera qu'il y aura une enquête approfondie sur la conduite du ministère des Chemins de fer et des Canaux, dans cette grave affaire.

Continuons. Les journaux annoncèrent que M. Blair—je suppose que personne ne le défandra, attendu que personne n'a rien à attendre de lui—les journaux, dis-je, annoncèrent que M. Blair allait se lancer dans la lutte. L'honorable premier ministre nous expliquera peut-être pourquoi il ne l'a pas fait. Cela intéresse la Chambre, et le public désire obtenir une explication.

Le représentant de Cumberland (M. Logan), a, cet après-midi, fait une charge à fond de train contre M. R. L. Borden, et, en l'absence de ce dernier, il n'est que juste que je consigne dans le compte rendu des débats les déclarations qu'il a faites au sujet de ces accusations.

M. LOGAN : Je déclare de nouveau à l'honorable député que je n'ai pas mentionné le nom de M. Borden ni fait allusion à lui cette après-midi, et je m'en rapporte à l'édition non corrigée des "Débats" pour appuyer mes dires.

M. BENNETT : De qui donc l'honorable député tenait-il que M. Blair devait faire partie du ministère que formerait M. Borden?

M. LOGAN : Je ne me propose pas de le dire présentement. L'honorable député le saura assez tôt. Nous ne montrerons pas notre jeu à l'heure qu'il est.

M. BENNETT : Alors, je suppose que l'honorable député parle au nom du Gouvernement et qu'en fin de compte il y aura une enquête. Si l'honorable premier ministre déclare qu'un enquête aura lieu, je n'ai plus rien à dire.

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) eut quelque chose à dire sur ce sujet au cours d'une interview qu'il accorda au "Herald", de Montréal, et lors de cette interview, il plaça M. Borden sous un jour peu enviable. Le 5 décembre, il faisait au "Herald" la déclaration suivante au sujet de M. R. L. Borden:

"Je n'hésite pas à vous dire tout ce que j'en sais", déclara M. Emmerson. J'étais à New-York le 18 septembre, et un individu vint me trouver à l'hôtel où je me retirais et me demanda s'il n'y avait pas de chance de se faire adjuger une partie des travaux de construcion du chemin de fer transcontinental. L'élection était proche, disait-il, et advenant l'adjudication d'une partie des travaux, les fonds afflueraient dans la caisse électorale. Je lui répondis qu'il fallait que les travaux fussent exécutés par des entrepreneurs canadiens, et je refusai d'avoir affaire à lui.

Il me dit que les intéressés se servaient de l'entremise de citoyens de Montréal, et j'appris plus tard que des Montréalais jouèrent un rôle actif et bizarre pendant la lutte électorale. M. J. N. Greenshields, de Montréal, était à l'hôtel. Ces Montréalais, disait-on, étaient des amis de David Russell. M. Greenshields, deux Américains, le docteur Kennedy et un nommé Green, un Anglais, dit-on, qui demeure aux Etats-Unis depuis quelques années, visitèrent ma province.

Ils voyageaient dans un magnifique wagon particulier, et le 22 octobre, à Fredericton-Junction, ils rencontrèrent M. R. L. Borden, apparemment à la suite d'une entente préalable, M. Borden monta dans le convoi, après que M. Dowling, secrétaire particulier de M. David Russell se fût porté à sa rencontre. Pendant le trajet jusqu'à Saint-Jean, M. Borden,

M. Greenshields et d'autres s'enfermèrent dans un compartiment séparé.

Dans la province de Québec, on mit la main sur "La Presse". Cependant, tout ceci n'était qu'un travail préliminaire. Le jour de la présentation des candidats, m'a-t-on dit, environ vingt-cinq libéraux devaient se retirer. De cette manière, vingt-cinq conservateurs de cette province auraient été élus par acclamation et cela aurait assuré la victoire des conservateurs et aurait donné à M. R. L. Borden la haute main sur les travaux de construction du Transcontinental et l'adjudication de l'entreprise. Au sujet de la démission de M. Blair, disons que quatre jours plus tard un journal de New-York annonçait que M. Blair serait à la tête d'un syndicat ayant en mains les fonds nécessaires pour entreprendre la construction du Grand-Tronc-Pacifique. Mais quelque chose clocha et le complot échoua. "Voilà, a dit M. Emmerson, "ce que j'en sais et ce que j'en ai entendu dire."

Si ce sont bien là les paroles de M. Emmerson—et je ne sache point qu'il ait jamais contredit cette publication—il a jeté du louche sur vingt-cinq personnes qui, selon toute probabilité, siégeant ici à titre de représentants de la province de Québec; et chaque député de cette province devrait, en justice pour lui-même, exiger du Gouvernement une enquête complète qui dissiperait tout doute quant à la question de savoir s'il a, oui ou non, participé au complot qui devait aboutir, si toutefois la chose était possible, à la chute du Gouvernement actuel, et si sa trahison lui a été payée en beaux deniers sonnants. Je serais bien étonné que quelque député de la province de Québec ne demandât l'institution de l'enquête la plus complète. Un autre personnage, qui passe pour être en assez bon termes avec le Gouvernement, a exprimé son opinion : j'ai nommé M. le président du Sénat. Voici ce qu'il a dit.

J'ai appris, le jour de la présentation officielle, que la bombe des tories devait produire les résultats suivants: Les conservateurs devaient acheter "La Presse", tenir le marché secret, et, le jour de la présentation, M. Blair devait faire des révélations extraordinaires; le même jour, deux ou trois ministres devaient être mis en état d'arrestation pour cause de malversation ; le lendemain. "La Presse" devait, se basant sur les révélations de M. Blair, dénoncer le Gouvernement et inviter tous les honnêtes gens à renverser le cabinet Laurier; un certain nombre de candidats libéraux—un aussi grand nombre que possible—devaient, de dégoût, se retirer de la lutte, afin de permettre à autant de candidats conservateurs de se faire élire par acclamation.

Il va sans dire que pour éviter d'accuser en bloc la députation de la province de Québec, M. le sénateur Dandurand s'est bien gardé de préciser le nombre de ces candidats. Et puis, les explications données par certain ministre et autres fournies par le président du Sénat, explications qu'un journal libéral a publiées, sont bien de nature à justifier l'institution d'une enquête. Enfin, à la question de savoir comment il se faisait que le complot avait échoué, un journal a répondu comme suit :

On croit généralement que le premier ministre a surpris des secrets que M. Blair ne se soucie guère de voir livrés à la publicité, et qu'il tient ses renseignements de M. Lambert Payne, autrefois secrétaire particulier de M. Blair et remplissant aujourd'hui les mêmes fonctions auprès de M. Emmerson.

Qu'est-ce à dire ? Veut-on faire croire que M. Payne, à l'époque où il était secrétaire de M. Blair, a eu connaisance de certains faits qu'il a portés à la connaissance de M. Emmerson, et qu'il a suffi au premier ministre, pour empêcher M. Blair de se jeter dans la mêlée et de faire les révélations qu'on attendait de lui, de le menacer de dévoiler sa conduite? Il est juste d'ajouter que j'ai lu dans les journaux la dénégation catégorique de M. Payne, que nombre de députés, surtout parmi les anciens, connaissent intimement—et tous ceux qui le connaissent ne peuvent manquer d'ajouter foi à sa parole lorsqu'il affirme qu'il n'a en aucune façon intrigué contre M. Blair.

Voilà l'affaire telle qu'elle apparaît actuellement au public, telle que les journaux l'ont dévoilée dans les termes les plus positifs, telle que l'ont révélée certains organes du Gouvernement et certains collègues du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson). Depuis une couple d'années on n'a cessé d'entendre répéter qu'il se tramait un complot dans le but de faire tomber le ministre des Chemins de fer et des Canaux, et il se peut que celui-ci ait fait courir ces bruits au sujet de certains de ses collègues dans le but de leur nuire à son tour, sinon de causer leur ruine complète. J'espère qu'il se trouvera parmi les membres de la droite quelqu'un d'assez renseigné et possédant assez d'autorité—et ce ne saurait être nul autre que le premier ministre—pour déclarer d'une façon positive que cette affaire fera l'objet d'une enquête sous tous rapports. Peu importe l'autorité qui sera chargée de diriger cete enquête, que ce soit une commission—la droite semble avoir du goût pour les commissions—ou un comité de la Chambre, pourvu qu'elle soit compétente. Lorsqu'il s'agit de comités, l'honorable député de Cumberland (M. Logan) doit pouvoir parler en connaissance de cause, car je remarque qu'il est président du comité des privilèges et élections. Mais comme cet honorable député a cherché à se faire passer pour un électeur d'Ottawa quand il devait savoir qu'il n'avait pas droit de voter dans cette ville—et il n'a pas encore daigné réfuter cette accusation portée contre lui en cette enceinte—il serait temps, vraiment, que le premier ministre songeât à l'inviter à se démettre de sa charge dans ce comité-là.

Pour ce qui est du rôle joué en cette affaire par M. R. L. Borden, il convient qu'en son absence je fasse consigner dans les "Débats" les explications qu'il a données dans l'interview suivante par lui accordée à Montréal le 9 décembre :

Pour ce qui est des commentaires de certains journaux relatifs à la démission du président de la commission des chemins de fer, je tiens à dire que cette démission m'a causé une grande surprise. Ni directement ni indirectement je n'ai conseillé ou demandé à M. Blair de démissionner. Je n'ai rien fait dans le but de l'engager à donner sa démission. Je n'ai eu aucun entretien avec lui à ce sujet et n'ai chargé personne de lui en parler. Bref, je suis tout à fait étranger à sa démission,et c'est avec le plus grand étonnement que je l'ai apprise.

J'ignore, pour n'y avoir pas pris part, les négociations auxquelles a pu donner lieu le prétendu changement de propriétaire de " La Presse ", et si ce changement s'est effectué, c'est absolument en dehors de ma connaissance. Je n'ai jamais eu d'entretien ni communiqué par lettre avec des capitalistes anglais ou américains, ni avec aucune autre personne, au sujet de l'adjudication future des travaux de construction. Nul ne m'a jamais fait de propositions à l'égard de la construction de ce chemin de fer. Toute assertion ou insinuation contraire est entièrement dénuée de fondement.

Je n'ai jamais, pour nulle fin quelconque, reçu d'argent de M. Russell, de M. Greenshields ou leurs associés, ni d'aucun capitaliste anglais ou américain, et il n'est pas venu à ma connaissance que le parti conservateur en ait jamais accepté. A venir jusqu'à la publication de l'article du " Toronto World ", je n'avais jamais entendu dire que les conservateurs avaient tenté d'amener des candidats libéraux de la province de Québec à se retirer de la lutte. Je serais étonné au delà de toute mesure d'apprendre qu'une telle tentative a été faite ou même simplement projetée.

A l'heure qu'il est, la Chambre se trouve saisie de la question, et demain les journaux en saisiront l'opinion publique. A en juger par la majorité dont il dispose ici et par les applaudisements qui accueillent toutes les déclarations ministérielles, honnêtes ou compromettantes, le Gouvernement est évidemment certain de son triomphe en cette Chambre ; à en juger par ces applaudissements, il n'est pas concevable que l'on puisse amener la majorité des députés qui siégent derrière les ministres à voter contre le Gouvernement actuel, quelque soit l'odieux ou la scélératesse de ses actes.

Quelques MEMBRES : A l'ordre !

M. L'ORATEUR : Je crois que l'honorable député devrait retirer ces paroles-là.

M.BENNETT : Fort bien ; je les retire. Mais si je ne puis les répéter ici, je le ferai ailleurs, et j'espère en avoir souvent l'occasion.

Plusieurs DEPUTES à droite : Rétractez-vous ?

M. BENNETT : Au cours du mois dernier, j'ai parcouru l'Ontario, ou du moins certaines parties de la province, et porté la parole à de nombreuses assemblées. Peu m'importe l'opinion que l'on peut avoir ailleurs; mais, que le premier ministre la sache bien, s'il n'est pas institué d'enquête au sujet de l'affaire que nous avons discutée, le sentiment de la grande province d'Ontario lui sera encore plus hostile qu'il ne le fut le 3 novembre dernier. Je ne veux pas faire de peine à mes honorables amis de la droite en leur rappelant la rude leçon que vient de leur donner cette province. Quel fut le résultat de l'intervention du Gouvernement fédéral et du gouvernement provincial, ainsi que de tous leurs fonctionnaires ? Il est inutile que je brise le cœur de nos adversaires en appuyant sur ce point ; ils savent assez que malgré l'intervention des deux gouvernements, malgré la complaisance de la Compagnie du Grand Tronc, qui transportait gratuitement des centaines et des milliers d'électeurs sur les suffrages de qui les libéraux comptaient, le Gouvernement fédéral a essuyé dans la province d'Ontario une défaite dont le premier ministre ne peut évoquer le souvenir sans ressentir une grande humiliation. Autre chose qui le chagrine beaucoup, c'est que, en plein régime libéral, le comté libéral de Huntingdon a pour la première fois donné son appui aux conservateurs.

M. A. JOHNSTON (Cap-Breton) : Au risque de prolonger un débat qui a déjà duré trop longtemps, je crois devoir dire quelques mots. Les observations que j'ai à faire à l'endroit de l'honorable député qui vient de reprendre son siège seront aussi brèves que possible. Mon honorable ami (M. Bennett) n'est pas sorti du rôle que nous lui avons vu jouer par le passé ; il s'est acharné à jeter du louche sur les actes de certains ministres et de quelques membres éminents de la droite. A cet honorable député et à ses collègues de la gauche je ferai observer que s'ils ont quelque accusation à formuler contre les ministres qu'il leur a plu de mettre en cause, il existe une manière régulière de le faire. Je mets mon honorable ami au défi de porter une accusation précise contre un membre quelconque de la droite, et s'il le désire, je lui cèderai la parole à cet effet. Est-il prêt à mettre en accusation l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine), dont il a mentionné le nom ? Est-il en mesure de formuler une accusation contre l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), qu'il a également mis en cause? Non, il ne l'est pas. Il se comporte aujourd'hui comme nous l'avons maintes fois vu agir en cette Chambre : il glisse des insinuations à l'égard de personnages occupant dans ce pays une situation éminente et lourde de responsabilité ; mais il n'a pas le courage de porter contre eux une accusation formelle. En ces sortes de matières, il existe deux manières de procéder : la bonne et la mauvaise ; c'est la mauvaise que l'honorable député a choisie.

M. BENNETT : L'honorable député (M. Johnston) désire-t-il que je lui réponde ?

M. JOHNSTON : Sans doute.

M. BENNETT : Dans ce cas, je lui dirai que mes commettants m'ont à quatre re-

prises confié leur mandat. A la dernière élection, j'obtins une majorité de 383 voix ; la plus faible que j'ai obtenue était de 32 voix. Si le Gouvernement continue comme par le passé à se perdre de réputation dans la province d'Ontario, j'obtiendrai à la prochaine élection une majorité de six cents voix.

M. JOHNSTON : Toujours la même rengaine, Monsieur l'Orateur. J'ai eu la bonté de fournir à l'honorable député l'occasion de prouver ses assertions ; je suis encore prêt à lui céder la parole, s'il se sent en mesure de formuler une accusation catégorique contre un membre quelconque de cette Chambre. Je le répète, en la présente occasion comme en nombre d'autres, l'honorable député a trouvé bon d'agir d'une manière inconvenante à l'égard de ses collègues de la Chambre. Tout ce qu'il m'est possible de dire aujourd'hui, c'est qu'il se trouve dans le pays un lâche et un calomniateur.

Plusieurs DEPUTES : A l'ordre !

M. JOHNSTON : Je ne veux pas dire que l'honorable député (M. Bennett) est celui-là.

M. SPROULE. Je prends la parole pour un rappel au règlement. Cette expression s'adressant évidemment à l'honorable député, je vous demande, Monsieur l'Orateur, si vous en tolérerez l'emploi.

M. L'ORATEUR : Elle serait répréhensible si l'honorable député ne s'était empressé de déclarer qu'il ne visait pas son collègue (M. Bennett). Sans cela, j'en aurais demandé la rétraction.

M. JOHNSON: Comprenez-moi bien, Monsieur l'Orateur; en employant cette expression-là, je n'entends viser aucun membre de cette Chambre; mais, je le répète, il se trouve dans le pays un lâche et un calomniateur, et plus vite on l'aura découvert et dénoncé à l'opinion publique, mieux ce sera pour le pays. Quand il se trouvera des membres de cette Chambre pour insinuer des choses désagréables à l'égard de leurs collègues, il est à espérer—et la Chambre tout entière partage mon sentiment sur ce point, j'en suis sûr—il est à espérer, dis-je, qu'ils auront le courage de formuler leurs accusations, si toutefois ils en ont à porter. Je n'insisterai pas davantage sur ce sujet.

Pour quelle raison M. Blair s'est-il démis de sa charge de président de la commission des chemins de fer ? Voilà la véritable question.

M. BENNETT : En effet, voilà la question !

M. JOHNSTON : " Voilà la question ", dit mon honorable ami. Je suis bien sûr que s'il s'adressait aux têtes dirigeantes de son parti il ne tarderait pas à connaître les motifs qui ont porté M. Blair à abandonner la présidence de la commission des chemins de fer. Avant de reprendre mon siège, je me propose de saisir la Chambre de témoignages qui, l'honorable député devra en convenir, sont fort prisés dans les conseils du parti conservateur ; j'en appellerai à celui du " Mail and Empire " et à celui, encore beaucoup plus important, du " Star ", journal de Montréal, qui fut le principal organe des conservateurs pendant la campagne électorale qui s'est terminée le 3 novembre. Puisque mon honorable ami désire si fort connaître les motifs de la démission de M. Blair, que ne s'adresse-t-il à M. Hugh Graham, propriétaire du " Star " ? Ce monsieur, j'en suis persuadé, les lui ferait connaître. N'est-il pas manifeste pour tout le monde que M. Graham était le seul qui, avant que la nouvelle fût communiquée au public, sut que M. Blair devait démissionner ? Il est vrai que M. David Russell, autre pilier du parti conservateur pendant la dernière campagne électorale, s'est plu à répéter à tout venant qu'il avait déterminé M. Blair à donner sa démission ; mais M. Hugh Graham, de son côté, a aussi déclaré savoir que M. Blair était sur le point de démissionner.

Autant que je m'en souviens, M. Blair a démissionné le 18 ou le 19 décembre. J'ai découpé quelques articles publiés vers cette époque-là par les journaux conservateurs. J'ai dit que le " Star " de Montréal était le principal organe que les conservateurs eussent au Canada. Certaines gens se formaliseront peut-être de cette assertion, mais pour tout député qui s'est donné la peine de surveiller les agissements de nos adversaires, il est évident que depuis trois ou quatre ans nul journal canadien n'a été plus que le " Star " intimement lié au sort du parti conservateur. N'est-ce pas ce journal qui, le 19 octobre, publiait la dépêche suivante datée de Saint-Jean, (N.-B.) ?

C'est aujourd'hui l'unique sujet de conversation sur la rue. Les conservateurs ne se tiennent plus de joie, et les libéraux sont consternés.

Au début du présent débat, mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) a dit que la sortie de M. Blair de la commission des chemins de fer était pour lui un sujet d'humiliation. Il en rougissait, lui, mais à Saint-Jean, et dans toutes les villes canadiennes, les conservateurs s'en réjouissaient. Autant que je sache, mon honorable ami d'York-sud fut le seul conservateur à qui la démission de M. Blair fit monter le rouge de la honte au front.

Voici ce que publia le " Telegraph ", de Saint-Jean, ce journal qui a fait si grand bruit et dont on a si souvent invoqué le témoignage dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, au cours de la dernière campagne électorale :

Survenant à cette heure, la démission de M. Blair devra, avec tout le bruit qui l'accompagne, ajouter encore à la profondeur et à la puissance du sentiment qui anime aujourd'hui

la population de ce grand pays, sentiment dont, pour son grand danger, sa perte même, le gouvernement ne se rend pas compte.

Suivant ce journal, le Gouvernement ne se rendait pas compte du sentiment populaire. Voici maintenant ce que publiait le "Sun", de Saint-Jean, autre organe important du parti conservateur dans le Nouveau-Brunswick :

Il est inutile de prétendre que la démission de M. Blair n'a pas de signification politique. Pour le public, elle a surtout une portée politique. M. Blair est un homme politique trop vieux et trop expérimenté pour ne pas se rendre compte de l'effet qu'aura sa démission à cette étape de la campagne électorale. S'il démissionnait pour des raisons purement personnelles ou se rapportant à ses fonctions.....

Le "Sun" de Saint-Jean, le principal organe des conservateurs au Nouveau-Brunswick, savait donc, à cette époque-là, que M. Blair n'avait pas démissionné pour des raisons purement personnelles ou se rapportant à ses fonctions. Quels étaient donc les motifs de sa démission ? Le principal organe des conservateurs du Nouveau-Brunswick les connaissait évidemment. Que ne nous les dévoile-t-il pas ? Pourquoi n'en confie-t-il pas le secret aux députés de la gauche, eux qui désirent si ardemment les connaître ? Il est bien évident que ces motifs n'étaient pas un mystère pour ce journal-là.

S'il démissionnait pour des raisons purement personnelles ou se rattachant à ses fonctions, il attendrait un peu, comme doit le désirer ardemment le premier ministre. Mais si M. Blair désire porter encore un coup au projet qu'il a confirmé être gros de danger pour la nation, il sait que l'occasion présente est belle—la seule qu'il aura.

Voilà ce qui se disait dans les journaux conservateurs. Un autre journal, le "Star", de Saint-Jean, qui passe pour un des principaux organes que le parti conservateur possède, tant au Nouveau-Brunswick que dans le pays tout entier, publiait les lignes qui suivent :

La mise de son influence et de son grand talent de lutteur au service des conservateurs dans l'assaut qu'ils livrent en ce moment à cette politique—

C'est-à-dire la politique du Gouvernement.

—à cette politique rend encore plus certain qu'il ne semblait l'être hier le triomphe de la politique du peuple.

C'est-à-dire la prétendue politique du parti conservateur. Mon honorable ami d'York-sud a honte de la conduite de l'ex-président de la commission des chemins de fer, mais cela n'empêche pas que les principaux organes du parti auquel il appartient s'en montrent tout fiers. Voici maintenant ce que publiait le "Citizen", le principal journal conservateur d'Ottawa :

Le peuple estime que ces sacrifices personnels ont été inspirés par des motifs patriotiques, et c'est cette croyance qui donne à espérer qu'un homme de la valeur de M. Blair qui, de l'aveu de tous, exerce une grande influence sur la politique et les destinées de la nation, ne s'en tiendra pas seulement à une simple protestation personnelle, qu'il possède assez le sentiment de ses obligations envers le peuple pour se croire tenu d'aller de l'avant, afin de porter le coup de grâce à ce projet ruineux.

Telle est l'opinion exprimée par le "Citizen", d'Ottawa, et cependant mon honorable ami d'York-sud dit que l'attitude de M. Blair le fait rougir. Passons maintenant au "Mail and Empire". Certes, nul ne prétendra que ce journal n'occupe pas une place prépondérante dans les conseils du parti conservateur ; or, que dit-il ?

L'incident est fort dramatique.

Je crois bien !

Voici un homme public qui occupe une des plus hautes charges dont le gouvernement puisse disposer ; cette charge, il lui était loisible de l'occuper le reste de ses jours. Mais nous sommes à débattre une grave question—une question qu'il connaît à fond ; il renonce à sa charge et au traitement qu'elle comporte afin de mettre encore une fois le Canada en garde contre le danger que recèle le projet qu'on nous demande d'approuver.

Puisque les députés de la gauche tiennent à connaître les motifs de la démission de M. Blair, pourquoi ne lisent-ils pas le "Mail and Empire" qui les renseignent en tous points à ce sujet ? Je pourrais citer encore bien d'autres témoignages susceptibles de donner une idée des motifs de la démission de M. Blair ; je pourrais, par exemple, en appeler à celui de ces membres du parti conservateur qui s'empressèrent d'accabler M. Blair d'invitations à aller porter la parole dans toutes les parties du pays. Quels sont ceux qui, d'après le "Star", de Montréal, l'auraient invité à aller porter la parole à Toronto ? Serait-ce quelque représentant de cette ville ? On l'a supplié d'aller adresser la parole à Kingston, à London, à Brockville, à Peterboro, à Hamilton, à Windsor, à Chatham, à Saint-Thomas, à Sainte-Catherine, à Niagara, à Québec, à Montréal, à Trois-Rivières, à Saint-Jean, à Halifax, à Moncton, à Truro, à Pictou et dans la ville même que j'habite, à Sydney.

M. STOCKTON : L'honorable député se trompe entièrement s'il entend dire que les conservateurs de la ville ou du comté de Saint-Jean ont invité M. Blair à y adresser la parole.

M. JOHNSTON: Monsieur l'Orateur, je ne fais que rapporter à la Chambre les renseignements que le principal organe du parti conservateur, le "Star," de Montréal, a pris sur lui de fournir au public.

M. STOCKTON : J'oppose une dénégation formelle à cette assertion, Monsieur l'Orateur, et, conformément à la décision que vous avez rendue par rapport à l'honorable député qui siège en face de moi, cette dénégation devrait être acceptée. L'assertion est absolument dénuée de fondement.

M. JOHNSTON : J'accepte sans arrière-pensée la dénégation de mon honorable ami (M. Stockton) ; je lui ferai cependant observer que l'assertion qu'il repousse n'est pas de moi, puisque je l'ai puisée dans le principal organe du parti politique auquel il appartient.

M. BARKER. Monsieur l'Orateur, à titre de représentant de la ville d'Hamilton, je tiens à nier de la façon la plus catégorique l'assertion qui a été faite au sujet de cette ville. M. Blair n'a pas été invité à porter la parole à Hamilton.

M. JOHNSTON : J'accepte avec le même empressement la parole de l'honorable représentant de Hamilton (M. Barker) ; cette dénégation démontre une fois de plus le peu de foi que méritaient les renseignements fournis au public par ce grand journal.

M. DANIEL : Au nom de la ville de Saint-Jean, que je représente ici, je joins ma dénégation à celle de mon honorable collègue du comté de Saint-Jean (M. Stockton). Les conservateurs de Saint-Jean n'ont aucunement cherché à obtenir le concours de M. Blair qu'ils n'ont pas invité à aller leur adresser la parole.

M. JOHNSTON : J'accepte, comme je l'ai fait pour les honorables députés qui l'ont précédé, la dénégation de mon honorable ami (M. Daniel). J'ai suivi d'asez près tout ce qui s'est dit à Saint-Jean au cours de la campagne électorale, j'ai même porté une attention particulière aux discours de mon honorable ami, et il n'est jamais venu à ma connaissance que lui ou aucun de ses collègues ait jamais désapprouvé une seule des choses étonnantes que les membres du parti conservateur débitaient au sujet de M. Blair. Je crois plutôt qu'il a entièrement approuvé tout ce que l'on disait de l'ex-président de la commission des chemins de fer, dont l'attitude était censée devoir tourner à l'avantage du parti conservateur ; je suis même porté à croire qu'il comptait bénéficier à tous égards des avantages que les conservateurs escomptaient d'avance. Nombreux sont les conservateurs qui n'hésitent pas à affirmer que sans l'attitude prise par M. Blair, ni l'honorable député ni son collègue ne siégerait en cette Chambre.

M. HENDERSON: Monsieur l'Orateur, je vous prie de vouloir bien donner lecture de la résolution. Je ne vois pas ce qu'il peut y avoir de commun entre les observations de l'honorable député et cette résolution.

M. JOHNSTON : Monsieur l'Orateur——

M. HENDERSON : Je crois avoir droit de vous demander de lire la résolution.

M. l'ORATEUR : L'honorable député a parfaitement droit de me demander de donner lecture de la résolution à n'importe quelle étape de la discussion.

M. BRODEUR : Non pas lorsqu'un député a la parole.

M. HENDERSON : N'importe quand. Je crois que tel est mon droit.

M. BRODEUR : Vous n'avez pas droit d'interrompre un député.

M. l'ORATEUR : Si je ne me trompe, le règlement autorise une telle demande en tout temps. Si l'honorable député tient à ce que je lise la résolution, je le ferai.

M. HENDERSON : Il n'entre pas dans mon intention de vous obliger à faire cette lecture, mais je n'entends pas non plus être astreint à prêter l'oreille à des observations qui, comme celles de l'honnorable député, ne se rattachent pas à la question qui nous occupe.

M. l'ORATEUR : Si l'honorable député ne désire pas que je lise la résolution, il n'aurait pas dû, ce me semble, me demander d'en donner lecture.

M. HENDERSON : Je vous prierai de le faire, si vous ne rappelez pas l'honorable député à la question.

M. l'ORATEUR : Il me semble qu'il a été accordé dans le présent débat beaucoup de latitude aux membres des deux côtés de la Chambre. L'honorable député s'écarte peut-être un peu de la question ; mais comme la Chambre a déjà fait preuve d'une assez large tolérance, je ne crois pas devoir exercer pour le moment à l'égard de notre honorable collègue une plus grande sévérité.

M. JOHNSTON : Je me ferai un plaisir, Monsieur l'Orateur, de me conformer à toute décision que vous pourrez rendre. Mon unique excuse en cette occasion-ci, c'est que je suis l'exemple que m'ont tracé les députés da la gauche. C'est l'honorable député d'York-sud, je crois, qui est responsable plus que tout autre peut-être de la tournure que le débat a prise.

M. MACLEAN : Comment cela ? Vous feriez mieux de vous excuser en mettant de l'avant le nom de quelque député de la droite.

M. JOHNSTON : Il n'est pas sans intérêt, cependant, d'entendre aujourd'hui les membres de l'opposition contredire les allégations que publiait l'important journal qu'est le " Star," de Montreal. Il me semble toutefois, Monsieur l'Orateur, qu'ils eussent mieux fait de s'acquitter de cette besogne avant le 3 novembre dernier. Ils y consentent volontiers aujourd'hui, mais avant l'élection générale, ils n'étaient pas du tout dans les mêmes dispositions. A tout événement, je veux bien prendre leur parole.

Avant la suspension de la séance, mon honorable ami de Cumberland (M. Logan) a, au milieu de ses remarques, fait allusion à une rumeur qui avait cours dans tout le pays et d'après laquelle M. Blair devait, advenant le cas où nos adversaires seraient sortis victorieux de la lutte électorale, faire partie du cabinet conservateur. Cette rumeur était-

elle fondée ou non, c'est ce que j'ignore. Sans y avoir attaché trop d'importance, je crois, cependant, devoir affirmer ici avec l'honorable député de Cumberland qu'elle avait cours et que les gens avaient quelque raison d'y ajouter foi. Je vais en donner la preuve. Le "Star" de Montréal, numéro du 25 octobre, publiait ce qui suit :

On affirme maintenant qu'à la suite de l'élection un banquet superbe sera offert à l'honorable M. Blair en marque de gratitude pour les services signalés qu'il a rendus à son pays et des efforts qu'il a tentés pour le soustraire aux conséquences désastreuses de la politique du gouvernement en ce qui concerne le Grand-Tronc-Pacifique. Le banquet aura lieu le ou vers le 26 novembre, et ce sera, dit-on, la plus belle fête du genre dont on aura jamais été témoin au Canada.

A l'époque où le "Star" répandit cette nouvelle, un grand nombre de conservateurs déclaraient que leur parti sortirait victorieux de l'élection du 3 novembre, que M. Borden devait constituer son cabinet vers le 20 du même mois et confier le portefeuille des Chemins de fer et des Canaux à M. Blair, et que le banquet magnifique dont l'annonce était publiée dans les colonnes du "Star" était destiné à célébrer l'entrée de M. Blair dans les rangs du parti conservateur et dans le cabinet de M. Borden. Naturellement, le "Star" se trompait une fois de plus dans ses prévisions.

Vu le refus de nos adversaires de se rendre responsables de ce que le "Star" de Montréal a publié, il est plus que probable que ce journal a fait erreur de nouveau, et c'est pour cela que je suis prêt à laisser de côté ce point. Mon honorable ami d'York-sud (M. W. F. Maclean) est indigné de la conduite de l'ex-président de la commission des chemins de fer. Qu'a dit à ce propos son chef, le chef du parti conservateur ? Dans un discours prononcé à Sherbrooke, province de Québec, le lendemain du jour où la démission de M. Blair a été connue, M. Borden déclarait :

A un certain moment, j'ai cru, à l'instar d'un grand nombre d'entre vous, que M. Blair ne travaillait que pour des motifs intéressés; aujourd'hui je l'admire, parce qu'il a eu le courage de s'élever à la hauteur des circonstances et de dire: Je retire des appointements, mais je considère l'intérêt du pays avant tout. Il a fait connaître les menées secrètes du gouvernement Laurier.

Ce n'est pas là l'opinion que l'honorable représentant d'York-sud (M. W. F. Maclean) professe à l'endroit de M. Blair.

Pourquoi M. Blair a-t-il démissionné ? Nos adversaires nous ont posé cette question à différentes reprises, au cours de la séance de cet après-midi. Le "Star", de Montréal, numéro du 21 octobre, contient le compte rendu d'un discours prononcé par M. Borden à Woodstock, N.-B.

L'honorable député de Simcoe (M. Bennett) a affirmé ici même que M. Borden ne connaissait rien des agissements de M. Blair.

J'accepte cette déclaration ; mais si nous lisons le compte rendu du discours dont je viens de parler, tel que publié par le "Star", nous y trouvons ce qui suit :

A ce moment, un des auditeurs interrompt l'orateur en disant: "Emmerson va expliquer l'attitude de M. Blair, demain soir.". La riposte est aussi prompte que l'éclair, M. Borden répliquant: "A mon avis, la partie amusante de tout cela sera lorsque M. Blair viendra parler de M. Emmerson."

Evidemment M. Borden s'attendait à ce que M. Blair prît une part quelconque à la campagnie électorale. Les membres de la gauche nous affirment que leur chef ne connaissait rien de tout cela et, pour ma part, je suis prêt à accepter cette explication qui prouve que nos adversaires répudient ce que le "Star" a publié.

Je dois m'excuser auprès de la Chambre pour avoir peut-être violé les règlements, mais j'ai expliqué les raisons qui m'ont engagé à agir comme je l'ai fait. Il est encourageant pour les membres de la droite de constater que l'opposition n'a aucune raison valable à présenter contre l'adoption de la résolution qui nous est présentée maintenant. Le Gouvernement a soumis à la population du pays la nomination d'un citoyen aux fonctions de président de la commission des chemins de fer. Les uns après les autres, les membres de la gauche ont rivalisé d'entrain pour faire le plus sympathique éloge de la personne choisie par le Gouvernement pour remplir ces fonctions importantes. Naturellement, il fait plaisir aux partisans du Gouvernement d'apprendre que le choix fait par les ministres est approuvé même par nos adversaires.

M. H. H. MILLER (Grey-sud) : Monsieur l'Orateur, l'autre jour, un député conservateur nous disait que la critique constitue la vie même du Parlement. Je serais porté à croire qu'il est également vrai de dire qu'une discussion trop prolongée rend inutilement longues les sessions du Parlement ; à ce propos, je crois qu'une grande partie du débat qui s'est développé ce soir ne se rapportait aucunement à la question en jeu. J'approuve quelques-unes des observations présentées, ce soir, par l'honorable député de Simcoe-est (M. Bennett) ; je tombe d'accord avec lui, surtout quand il déclare qu'à son avis il n'est pas probable que le Gouvernement soit défait par un vote des membres de cette Chambre. A ce point de vue, il mérite peut-être quelque sympathie. Je me suis demandé si c'est là où le bât le blesse, et si c'est là l'origine de toute la difficulté. J'ai appris encore que l'honorable représentant de Simcoe-est est tout ébahi de voir que vingt-cinq candidats libéraux ont refusé de se laisser corrompre et de trahir leur parti en considération des milliers de dollars souscrits à cet effet, dans le but de les engager à voter contre le gouvernement Laurier. Quant à moi, je me serais cru en droit d'attendre cela de vingt-cinq candidats ré-

formistes dans le Dominion. J'aurais espéré les voir tenir cette ligne de conduite et refuser de se vendre pour de l'argent, préférant garder intacts et leur honneur et la pureté de leur conscience. Je crois bien que si l'on avait fait une tentative semblable auprès des candidats conservaturs, ces derniers auraient repoussé de la même façon ces offres insultantes.

La présidence de la commission des chemins de fer se trouve vacante, et le Gouvernement veut nommer un citoyen possédant toutes les qualités voulues pour remplir cet emploi. C'est là, je crois, le vœu du peuple de ce pays et celui même des conservateurs qui font partie de cette Chambre. Il m'a fait plaisir d'entendre tous ceux qui ont pris part à cette discusion, libéraux comme conservateurs, exprimer les sentiments de haute admiration qu'ils professent à l'endroit de l'honorable juge Killam. Tous semblent reconnaître que c'est un homme intègre et apte à remplir ces fonctions à la satisfaction de notre population. L'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) a dit qu'il y avait eu marchandage et qu'il le regrettait.

Mais, Monsieur l'Orateur, il est souvent nécessaire de faire des arrangements dans le but de s'assurer des services d'un homme capable, tandis qu'il n'est jamais opportun d'agir de cette façon dans le cas d'un homme indifférent, dépourvu de ressources pécuniaires ou intellectuelles. Le chef intérimaire de l'opposition (M. Foster) a dit qu'on avait obtenu les services de M. Killam au prix le plus bas possible. S'il en est ainsi, s'il est vrai qu'on a conclu avec un homme très capable, très intègre, des arrangements permettant au peuple de profiter des services de cette personne en ne lui accordant que le traitement le moins élevé possible, je concède qu'à mon avis le Gouvernement a pris en main l'intérêt public en menant ces négociations à bonne fin. Le peuple du Canada, j'en suis convaincu, se déclarera parfaitement satisfait du résultat dont je viens de parler.

M. E. B. OSLER (Toronto-ouest) : Ces résolutions ont pour but de régler un cas exceptionnel. On n'a pas soulevé—et je crois que cela eut été impossible—d'objection à la nomination du citoyen distingué qui fait l'objet de la mesure qui nous est soumise. Quant à moi, je crois que l'erreur commise par le Gouvernement dans cette résolution, réside dans le fait que celle-ci n'embrasse pas ce cas unique, mais constitue une loi générale pouvant s'appliquer à toutes les éventualités possibles, et c'est pour cela qu'à mon sens les ministres feraient acte de sagesse en modifiant cette résolution. Si l'on nomme la personne dont le nom est mentionné, nous espérons qu'elle conservera l'exercice de ses fonctions durant un très grand nombre d'années. Nous espérons que dix ans et plus s'écouleront avant qu'il soit nécessaire de nommer un nouveau président de la commission des chemins de fer. Pour ma part, lorsqu'arrivera le temps de nommer un successeur à celui dont il est question maintenant, je ne crois pas qu'un juge d'une de nos cours supérieures soit choisi pour occuper ce poste. Pourtant, si le cas se présentait dans dix ans, il serait très facile de prévoir cette éventualité par un statut spécial semblable à celui auquel on a recours dans le cas présent ; de cette façon, on ferait disparaître toutes les objections soulevées contre les résolutions qui sont maintenant soumises à la Chambre.

Le Gouvernement nous demande d'adopter une loi que les juges interpréteront naturellement comme pouvant leur accorder des avantages tôt ou tard. A mon avis, cela n'est ni sage, ni nécessaire. Ce n'est pas là la position dans laquelle on doit placer les juges. Réglons d'abord le cas qui nous est soumis et que ces résolutions ne s'appliquent qu'à cette circonstance exceptionnelle ; s'il en est ainsi, toute la Chambre sera contente de voter en faveur de la mesure qu'on lui soumet.

M. LOGAN. Avant que vous consultiez la Chambre, Monsieur l'Orateur, voulez-vous me permettre de fournir une explication d'une nature personnelle ?

A deux ou trois reprises, ce soir, on a rappelé que je m'étais présenté pour voter aux dernières élections provinciales, dans la ville d'Ottawa. Si vous voulez me le permettre, je vais relater les faits tels qu'ils se sont produits. J'avais été l'occupant d'une maison à Ottawa. En cette qualité, j'ai vu mon nom figurer sur la liste des contribuables municipaux, et, par conséquent, sur celle des électeurs. J'ignorais complètement ce fait jusqu'à la veille ou l'avant-veille des élections provinciales, alors que j'ai reçu un avis m'informant que mon nom se trouvait sur cette liste, et me demandant d'aller déposer mon bulletin à un certain bureau de votation. A la Nouvelle-Ecosse dont j'ai l'honneur de représenter un comté, peu importe que, si son nom apparaît à la liste des électeurs, un citoyen demeure en Nouvelle-Ecosse ou dans la Colombie-Anglaise—je parle des élections provinciales. Il a le droit de voter lors de ces élections. On me dit que la même règle est observée dans les provinces du Manitoba et de Québec. Je n'ai pas étudié à fond cette question ; cependant, connaissant les dispositions de la loi de la Nouvelle-Ecosse, je n'ai jamais songé que je n'avais pas le droit de voter aux élections de la province d'Ontario. Je me suis donc rendu au bureau électoral pour y exercer mon droit d'électeur, tel que je pensais pouvoir légalement le faire. Un avocat éminent d'Ontario, qui fait partie de cette Chambre, m'informe, aujourd'hui, que j'avais le droit d'exercer ce privilège. Quoi qu'il en soit, je croyais pouvoir voter ainsi que je l'aurais fait dans la province de la Nouvelle-Ecosse, dans les mêmes circonstances. Au bureau de votation n° 1, on m'a

demandé si je résidais depuis un certain temps dans Ontario. J'ai répondu dans la négative et, après qu'on m'eut expliqué qu'il falloir avoir résidé un certain temps dans la province d'Ontario, j'ai répondu que puisqu'il en était ainsi, je me retirais sans retard. Je fais cette déclaration pour démontrer que, dans toute cette question, je n'ai obéi qu'à des motifs honorables.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.)

Première résolution.

1. Il est résolu que si un juge membre de toute cour supérieure en Canada est nommé commissaire en chef du Conseil des commissaires des chemins de fer du Canada, il ne pourra être révoqué en aucun temps par l'Exécutif, sauf sur une adresse votée par le Sénat et par la Chambre des communes.

M. STOCKTON : Je n'ai pris part à la discussion et je ne me propose pas d'occuper longuement l'attention du comité. La législation qu'on nous demande maintenant d'adopter, revêt, dans les circonstances, un caractère particulier. Je ne suis pas opposé à la disposition du statut disant que les fonctionnaires nommés pourront être destitués seulement lorsque la Chambre des communes et le Sénat auront adopté conjointement une résolution à cet effet ; ce que je condamne, c'est la distinction qu'on établit entre un commissaire qui est un juge et un autre qui ne l'est pas. A mon avis et dans le but d'obtenir une loi équitable, la disposition dont j'ai parlé doit s'imposer à l'étude de l'honorable ministre de la Justice et s'appliquer à tous les commissaires choisis.

M. FITZPATRICK : Ce que mon honorable ami vient de nous conseiller de faire, se recommande de prime abord à l'observateur intelligent. Mais que l'honorable député me permette, toutefois, de lui faire remarquer les circonstances qui ont donné lieu à la mesure que nous présentons aujourd'hui. Nous avons considéré qu'il est nécessaire de choisir l'homme que, avant tous autres, nous croyons posséder les aptitudes les plus parfaites pour remplir ces fonctions spéciales. Je crois que mon honorable ami, d'après l'expérience qu'il a acquise dans l'exercice de la profession d'avocat, en arrivera à la conclusion que le citoyen que nous avons choisi pour occuper cet emploi, est éminemment apte à remplir ce dernier.

M. STOCKTON : C'est là mon avis.

M. FITZPATRICK : C'est aussi l'opinion de tous ceux qui ont pris part à la discussion qui se poursuit maintenant. Je ne crois pas me tromper en affirmant cela. Le leader intérimaire de l'opposition a laissé entendre qu'il était intervenu une sorte de marché entre le Gouvernement et le juge dont il est question maintenant, et s'il faut s'en rapporter à la façon dont il a présenté sa cause, des transactions semblables devraient être sévèrement condamnées. Pour ma part, j'approuve sincèrement tout ce qu'on a dit aujourd'hui relativement à la nécessité de tenir nos juges au-dessus de toutes les passions politiques.

Je crois encore fermement au principe qu'un juge puisné doit toujours conserver ce rang, bien que, ainsi que le faisait remarquer aujourd'hui mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart), on ait plutôt violé cette règle à l'occasion. L'honorable député n'ignore pas que ce principe a été ignoré non seulement au Canada, mais encore tout récemment en Angleterre, quand on a nommé aux fonctions de lord juge en chef, lord Alverstone qui n'était que juge de la cour des rôles. On a encore fait fi de ce principe, lors de la nomination de lord Russell aux fonctions de lord juge en chef d'Angleterre; il n'était que juge des appels quand il a été nommé. Mon honorable ami se rappellera sans doute la discussion qui s'est développée à la Chambre des communes anglaises en 1872 à propos de la nomination de sir Robert Collier comme membre du comité judiciaire du conseil privé.

M. BARKER : Si je ne me trompe, on a universellement condamné cette nomination.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami ne doit pas avoir oublié cette lettre admirable que lord Coleridge adressait au lord chancelier et dans laquelle il flagellait ce dernier d'une façon telle que son auteur dut démissionner peu temps après.

Quel était donc le principe invoqué par lord Coleridge ? C'était la règle consacrée par un vote de la Chambre des communes d'Angleterre lorsque, à propos d'une motion de censure, le gouvernement Gladstone fut presque renversé, à la suite de cette nomination. Encore une fois, quel était le principe en jeu ? On ne voulait pas qu'un juge fît partie d'une cour d'appel plus élevé, tant qu'il n'aura pas acquis quelque expérience dans une cour inférieure. On a donc condamné le principe en vertu duquel un juge puisné doit toujours remplir les mêmes fonctions. Jai exprimé mon avis—et il peut sembler présomptueux de ma part de faire connaître mon opinion après ce que je viens de rappeler—mais, s'il m'était donné de le faire, j'inscrirais au-dessus de la porte conduisant au banc judiciaire ces mots : Que tous ceux qui entrent ici abandonnent à la porte tout espoir d'avancement. C'est là mon avis, mais ce n'est pas l'opinion qu'on a adoptée et suivie. Qu'importe. Une hirondelle ne fait pas le printemps, et ce n'est pas parce que j'entretiendrais cette opinion contraire à celle de la plus grande partie de la population que mon sentiment devrait prévaloir. Qu'on me permette de répondre à certaines observations que mon honorable ami, le chef de l'opposition, a faites, il y a un instant. Quand il s'est aperçu combien fragile se trouvait la glace sur laquelle se permettait de patiner l'honorable député de Lanark (M. Haggart), il a jugé nécessaire

d'abandonner le principe prôné par son honorable ami ; il a dit, avec cette habileté qui caractérise son sens d'analyse, lorsqu'il s'agit de faire des distinctions subtiles et raffinées ; " Je reconnais qu'en théorie, il est juste d'appliquer la préférence lorsqu'il s'agit de l'avancement d'un juge, mais lorsqu'on prend un magistrat pour faire de lui un fonctionnaire quelconque, je dois condamner ce système."

M. FOSTER : Ecoutez, écoutez.

M. FITZPATRICK : Mais encore ici nous pouvons invoquer nombre de précédents. On me permettra de rappeler à mon honorable ami le cas mentionné par l'honorable premier ministre, celui de sir John Thompson qu'on a fait descendre du banc pour lui confier les fonctions du ministère de la Justice dans le Gouvernement de sir John Macdonald. Je lui citerai encore le cas de M. Angers à qui on a fait abandonner les fonctions de juge dans la province de Québec, pour faire de lui le lieutenant-gouverneur de cette partie du pays. Je rappellerai encore un fait semblable qui s'est produit, en 1873, dans ma propre famille. Dans toutes ces circonstances, on a suivi la règle adoptée maintenant. Mais qu'il me soit permis de discuter la question soumise à la Chambre ; et de signaler à celle-ci les véritables circonstances qui ont donné lieu à cette nomination. Le Gouvernement rechercherait quelqu'un pour remplacer M. Blair.

M. STOCKTON : Je n'ai rien à dire contre la nomination qu'on a faite.

M. FITZPATRICK : Je ne m'adresse pas particulièrement à mon honorable ami, mais bien à la Chambre, siégeant en comité général. Nous cherchions donc quelqu'un pouvant remplir ces fonctions, et notre choix est tombé sur l'honorable juge Killam. On voulut connaître son sentiment en lui demandant s'il accepterait cet emploi. Sa réponse fut celle-ci : Je suis encore juge, et depuis vingt ans, j'ai rempli cet emploi. Dans dix ans, j'aurai le droit de prendre ma retraite tout en recevant le plein montant qui m'est accordé aujourd'hui. Me voici âgé de cinquante-cinq ans et, de plus, j'occupe un emploi qu'on ne peut m'enlever qu'en vertu d'une adresse conjointe du Sénat et de la Chambre des communes. Pourquoi abandonnerais-je les avantages que m'offrent ces fonctions et la pension que je retirerai après tant d'années de service, pour accepter l'emploi que vous m'offrez ?

M. SPROULE : Il parlait des $30,000 supplémentaires qu'il pourra retirer.

M. FITZPATRICK : Pardonnez. C'était là l'argument qu'il invoquait, en disant: J'ai un droit acquis à la charge que j'occupe et aux émoluments que je devrai recevoir, lorsque je prendrai ma retraite. De notre côté, nous avons cru que cette raison était parfaitement juste, et que nous ne devions pas intervenir dans la computation des années au cours desquelles l'honorable juge Killam pouvait exercer ses fonctions, de même que nous ne voulions pas le priver du droit qu'il avait à son allocation de retraite, à la fin de l'exercice de ses fonctions. La loi que nous soumettons aujourd'hui à l'approbation du Parlement, n'a pour but que de nous permettre de le nommer président de la commission des chemins de fer dans les circonstances que je viens d'indiquer. Il n'y a pas eu d'autres intrigues ; et si l'on considère cela comme un marchandage, le Gouvernement en est responsable et aucun des ministres plus que moi. Je le répète, c'est là l'entente à laquelle on en est arrivé, et elle ne me semble présenter rien d'extraordinaire.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre se donne bien garde de discuter la question. La résolution dit :

Il est résolu que si un juge membre de toute cour supérieure en Canada est nommé commissaire en chef du Conseil des commissaires des chemins de fer du Canada, il ne pourra être révoqué en aucun temps par l'Exécutif, sauf sur une adresse votée par le Sénat et la Chambre des communes.

On avait promis solennellement au public que le président de la commission des chemins de fer pourrait être destitué par l'exécutif, et que la Chambre pourrait discuter et critiquer la conduite de ce fonctionnaire. Aujourd'hui, on change tout cela et l'on tente d'accorder cet emploi à un homme irresponsable, si on tient compte de la loi actuelle. Le seul argument invoqué par M. Blair, l'auteur de cette loi, qu'il a présenté alors qu'il était le collègue de l'honorable ministre de la Justice, et qu'il pouvait compter sur l'appui de tous les ministres dans le débat qui s'est engagé, à propos de cette loi, c'était que le président et tous les autres membres de la commission pouvaient être remerciés de leurs services par l'exécutif. C'était rendre ces personnes responsables au Gouvernement et au Parlement ; c'était accorder à ces derniers le droit de les destituer, si elles ne remplissaient pas leur devoir. Aujourd'hui, tout cela est changé et personne n'a le pouvoir de forcer ces fonctionnaires de s'acquitter de leurs obligations envers le public. En quoi consistent les privilèges de cette commission? Cette après-midi, l'honorable ministre nous les a fait connaître. Ils sont très étendus et constituent une obligation très lourde, non seulement pour le président, mais encore pour les deux autres membres de cette commission. Jusqu'à présent, au cours de cette discussion, on n'a pas répondu à l'objection que je soulève et que je veux soumettre à la Chambre avant que cette mesure soit adoptée. Je dis que le Gouvernement a modifié son attitude sur ce point. Cette après-midi, le premier ministre vantait de ce qu'il fait maintenant. Pourtant, son attitude présente est complètement différente de celle qu'il demandait au peuple

de sanctionner, il n'y a pas bien longtemps. Nous devions avoir un tribunal capable de régler tous les différends qui pouvaient surgir entre les citoyens de ce pays et les compagnies de chemins de fer, et les membres de ce tribunal devaient être responsables au Gouvernement et au Parlement. Maintenant que les élections sont passées et que le public s'attend à ce que les ministres remplissent leurs promesses, on vient nous dire que le président de cette commission n'aura aucun compte à rendre au Parlement et au Gouvernement. Tant qu'on n'aura pas répondu à cette objection, la Chambre ne devra pas adopter ce projet de loi. Six mois peuvent s'écouler avant la fin de cette session, ou avant que le Gouverneur général sanctionne cette mesure, et, autant que je puis en juger, la personne désignée ne pourra peut-être pas occuper l'emploi qui lui est confié, tant que cette mesure ne deviendra pas loi. Dans l'intervalle, la commission doit-elle être privée de chef et doit-on laisser en suspens le règlement de toutes les difficultés qu'elle est chargée de régler?

L'objection que je soulève n'est pas celle invoquée par l'honorable représentant de la ville et du comté de Saint-Jean, N.-B. (M. Stockton), quand il dit qu'on doit condamner cette mesure, parce qu'elle ne peut s'appliquer à tous les cas, je condamne ce projet de loi en accusant le Gouvernement de modifier complètement sa politique sur ce point. Je proteste contre cela et contre le fait de faire du président de cette commission un fonctionnaire irresponsable à l'Exécutif, ce qui nous empêcherait de blâmer le Gouvernement pour les actes du fonctionnaire en question, de la même façon que nous avons le droit de critiquer toutes les autres actions des ministres. Au lieu d'avoir une commission simple dans ses méthodes, prompte lorsqu'il s'agit de prendre une résolution et pouvant siéger dans toutes les parties du pays, nous aurons affaire à un tribunal dont le président ne sera aucunement responsable au Parlement. Voilà l'objection à laquelle je voudrais que les ministres répondissent. Je ne soulève pas les objections de peu d'importance présentées par l'honorable député (M. Stockton) qui me pardonnera de parler comme je le fais. Il s'agit ici d'un changement radical de politique, de la négation des promesses faites, il y a deux ans, lorsque cette commission a été établie, lorsque l'honorable M. Blair—et les débats en font foi—déclarait que le président de cette commission ne pouvait être destitué que par une adresse conjointe des deux Chambres du Parlement, et que cette méthode embarrassante devait être suivie dans l'intérêt du pays. En pratique, il est impossible d'appliquer cette responsabilité. Supposons qu'une élection générale se fasse sur la simple question de l'application de la loi par la commission de chemins de fer. On invoquera comme argument que le Gouvernement n'est pas

responsable des actes de cette dernière. Et si l'on demande au Parlement d'intervenir, on pourra invoquer contre tout changement proposé dans l'attitude de cette commission, la doctrine des droits acquis. Ce n'est pas là ce qu'on avait en vue lors de la création de cette commission. Les dispositions du statut établissant celle-ci sont complètement modifiées. Quant à moi, je m'occupe fort peu des explications qu'on pourrait me fournir à propos de matières insignifiantes, comme celle du choix d'une personne au lieu d'une autre, parce que la première aurait rempli les fonctions de juge ; je demande que le Gouvernement m'explique le changement de front qu'il opère dans cette circonstance. De plus, ainsi que l'a fait remarquer le chef de l'opposition (M. Foster), on établit une distinction individuelle, en créant une loi qui devra s'appliquer au président de la commission mais qui n'aura aucune vigueur lorsqu'il s'agira de ses collègues. Si le président ne peut être destitué que d'après une résolution conjointe de la Chambre des communes et du Sénat, pourquoi cette règle ne s'appliquerait-elle pas aux autres membres de la commission?

On invoque comme raison qu'il s'agit ici d'un cas spécial. Ce que je condamne dans le Gouvernement, c'est de se servir de ce cas particulier pour établir une loi générale défectueuse. En vertu de la loi actuelle, si le président de la commission des chemins de fer ne remplit pas son devoir, le fait peut être signalé à la Chambre qui a le droit de demander des explications au Gouvernement. Le statut actuellement en vigueur contient des dispositons indiquant les devoirs du président de la commission des chemins de fer ; mais on n'y trouve aucun article obligeant ce fonctionnaire à remplir entièrement ce devoir ; on laisse ce soin à la Chambre, en lui accordant le droit de tenir le Gouvernement responsable, puisque ce dernier peut forcer le fonctionnaire en question à remplir son devoir. Voilà le grand inconvénient qu'offrent les lois que nous adoptons. Ce mal grandit tous les jours. On impose des peines et des amendes, mais les fonctionnaires ne remplissent pas parfaitement leurs devoirs. Le seul recours que nous avons, lorsqu'il s'agit de la destitution d'un de ces fonctionnaires, c'est de faire adopter une résolution par le Sénat et par la Chambre des communes, méthode compliquée et tout à fait inefficace. Je demande au Gouvernement d'expliquer la raison de ce changement de politique qui l'a porté à faire disparaître complètement la raison d'être de cette grande commission.

M. STOCKTON : Je ne faisais pas partie de la Chambre quand cette politique a été énoncée. J'ose espérer qu'on ne prendra pas trois mois pour régler cette question. Pour ma part, je ne chercherai certainement pas à prolonger la discussion. L'honorable ministre de la Justice a cité le cas de sir Robert Collier. Ce cas ne peut s'appliquer

à la circonstance actuelle. En effet, la loi exigeait qu'on ne nommât membre du comité judiciaire du conseil privé qu'une personne ayant déjà rempli des fonctions judiciaires élevées. Pour obéir à la lettre de la loi, on a fait un juge de sir Robert Collier, et, deux jours plus tard, on le nommait membre du comité en question. En vérité, ce n'était qu'un truc pour éluder la loi.

M. FITZPATRICK : Et le cas du juge en chef ?

M. STOCKTON : Lord Alverstone était juge de la cour des rôles. Je ne parle pas de ce cas-là, et je ne voudrais probablement pas aller aussi loin dans mes affirmations que l'honorable ministre de la Justice l'a fait à ce propos. Dans la circonstance présente, le président de la commission des chemins de fer est essentiellement un juge et nous devons reconnaître le fait. Ainsi que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) l'a donné à entendre, ce point peut être insignifiant, mais je ne vois aucune raison qui nous empêche de rendre ces fonctionnaires aussi indépendants du Gouvernement actuel que l'est le juge en chef de la cour suprême du Canada.

Supposons que le premier ministre recommanderait la nomination de l'honorable ministre de la Justice comme président de la commission des chemins de fer. En vertu de l'article 8, le ministre de la Justice pourrait être destitué par un décret du conseil, parce qu'il ne remplit aucune fonction judiciaire élevée. Pourquoi donner à un juge des avantages dont le ministre de la Justice ne pourrait jouir, s'il était nommé à cet emploi de président de la commission des chemins de fer ? Cette distinction est par trop odieuse, et voilà pourquoi je dis que la proposition qui nous est soumise ne s'applique qu'à un cas particulier. J'espère que l'honorable ministre de la Justice généralisera cette loi, si le Gouvernement se propose de suivre l'attitude qu'il a énoncée, et qu'il appliquera les dispositions du statut au président de la commission quelles qu'aient été les fonctions que ce dernier aurait pu remplir avant sa nomination.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami (M. Stockton) constate immédiatement la différence qui existerait entre ma nomination—qui est impossible——

M. STOCKTON : J'ai voulu simplement donner un exemple.

M. FITZPATRICK : Sans doute, mais même dans ce cas, je dois dire que je n'ai pas le droit acquis de retirer une gratification ou d'occuper la charge qui m'est confiée maintenant. Mais si l'on s'adresse à un juge et si on lui demande d'accepter cet emploi, il aurait le droit de dire : Pourquoi voulez-vous rendre mes fonctions plus onéreuses par cette nomination à de nouvelles fonctions ?

M. STOCKTON : La loi peut contenir une disposition statuant que tel juge peut retirer son allocation de retraite, s'il est remercié de ses services. Le ministre de la Justice peut rendre cette loi générale dans son application et je lui demande, ainsi qu'aux membres de la Chambre, de n'adopter aucune loi particulière dans son application, autant que possible.

M. FITZPATRICK : L'application de cette loi est générale, puisqu'elle se rapporte à une certaine catégorie de citoyens.

M. STOCKTON : C'est une loi générale dont le but est de régler un cas particulier.

M. FITZPATRICK : Je suis certain que mon honorable ami (M. Stockton) est prêt à envisager d'une façon raisonnable les difficultés que j'ai à surmonter et qu'il les appréciera, s'il tient compte des arguments invoqués par les honorables députés d'York-sud (M. Maclean) et de Toronto-nord (M. Foster). D'un autre côté, on me demande de faire adopter une loi spéciale pour ce cas particulier ; de l'autre, on me dit de ne rien faire d'une façon ou d'une autre.

M. STOCKTON : A mon avis, il vaudrait mieux, au point de vue de la législation, adopter pour ce cas particulier une loi spéciale s'appliquant au juge Killam, si ce dernier doit être le président de la commission des chemins de fer. On pourrait ensuite rendre la loi générale.

M. F. MACLEAN : Je m'oppose absolument à cela. Je demande—et j'insiste sur ce point—qu'on remplisse les promesses faites au peuple du Canada ; je demande que le président de cette commission soit un fonctionnaire responsable suivant la doctrine du Gouvernement responsable.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami veut-il nous dire ce qu'il entend par responsabilité ?

M. MACLEAN : Je répondrai à cette question en me servant des termes employés par le collègue de l'honorable ministre, lorsqu'il a présenté son projet de loi. M. Blair a dit alors : " Nous ne voulons pas faire des juges de ces commissaires, car cette commission n'est pas une cour de justice ; elle peut remplir cretaines fonctions inhérentes à une cour de justice, mais ce doit être un tribunal d'hommes rompus aux affaires et non une cour de justice." Il ajoutait que la commission s'inspirerait, dans ses décisions, du principe des affaires ; qu'elle verrait au prompt règlement des litiges. C'était un conseil d'arbitrage, ce qui est bien différent d'une cour de justice. Ce conseil d'arbitre devait ressembler à celui qui existe aux Etats-Unis. Je demande de nouveau qu'on remplisse les promesses faites au pays. Celui-ci espérait qu'on nommerait un fonctionnaire responsable comme l'est un procureur général, pour employer l'exemple cité par les membres de la droite, lorsque le bill en question fut présenté à la Chambre. On a réimprimé ce

projet de loi dans le but d'y inscrire un disposition indiquant que les commissaires seraient des juges.

Mais M. Blair a fait remarquer que ce n'était pas autant un tribunal qu'une commission. Il se désista plus tard de cette prétention et il s'excuse d'avoir prétendu qu'ils avaient les mêmes privilèges que des juges. Voici ce qu'il disait : Nous voulons placer les commissaires sur le même pied que les lieutenants-gouverneurs qui peuvent être destitués par décret du conseil. C'est ce que l'on a promis au pays, c'est-à-dire un président responsable au peuple, un président que le Parlement puisse juger d'une façon prompte et qui relève de l'autorité du conseil des ministres. Mais c'est tout autre chose qu'on nous donne aujourd'hui, et je veux que l'on nous donne ce que l'on nous a promis. Je veux que les attributions du président le cette commission restent telles que les définissait le bill lorsque le Gouvernement l'a soumis à la Chambre. Quelle raison le Gouvernement offre-t-il de ce changement qu'il propose à cette Chambre aujourd'hui, seule proposition qu'il a le droit de proposer depuis la récente modification dans la loi ? Le Gouvernement a répondu à l'honorable député de Lincoln l'autre jour : Nous ne voulons pas modifier cette loi ; nous voulons en faire l'essai telle qu'elle est; nous voulons voir comment elle va fonctionner avant d'y faire des changements. Mais voici qu'un an après que la loi fonctionne, le Gouvernement propose ce changement radical au sujet d'un cas spécial. Comme je l'ai déjà dit, le Gouvernement abandonne sa propre politique ; il abandonne une politique qui était dans l'intérêt public. Je proteste et je ne cesserai de protester contre le projet de donner un chef à la commission. Cette commission n'est pas un tribunal et le Parlement n'a jamais eu l'intention d'en faire un tribunal. J'insiste sur ce point et je ne me lasserai jamais de dire que cette commission n'est pas un tribunal.

L'honorable M. BELCOURT : De quelle manière mon honorable ami veut-il que le commissaire soit responsable ? Qu'entend-il lorsqu'il nous dit que le commissaire ne sera pas responsable ? Entend-il que le commissaire n'est pas responsable au Parlement ou au Gouvernement ?

M. MACLEAN : Pour me servir des expressions mêmes du Gouvernement, le président de la commission n'est pas responsable au Gouverneur en conseil.

M. BELCOURT : L'honorable député veut-il que la résolution fasse le commissaire responsable au Gouverneur en conseil?

M. MACLEAN : Je veux que la loi reste telle qu'elle est.

M. BELCOURT : Mais quelle est la loi aujourd'hui?

M. MACLEAN : L'honorable député peut la lire lui-même ; il est avocat.

M. W. F. MACLEAN.

M. BELCOURT : Je pose à l'honorable député une question bien raisonnable ; je lui demande ce qu'il désire.

M. MACLEAN : Je veux que la loi reste telle qu'elle est.

M. BELCOURT : Que le commissaire soit responsable au Gouverneur général?

M. MACLEAN : Comme l'est un lieutenant-gouverneur, pour me servir des termes mêmes de ceux qui ont présenté ce bill.

M. BELCOURT : Je voudrais savoir ce que désire l'honorable député.

M. MACLEAN : Je me suis pourtant exprimé assez clairement. De nouveau, je répète que l'amendement change la loi. L'honorable député (M. Belcourt) ne se rappelle-t-il qu'on nous a bien prêché de ce côté-ci de la Chambre de ne pas toucher à cette loi? Aujourd'hui le Gouvernement veut la changer, et pourquoi? Tout n'a pas marché comme on s'y attendait; le président a fait un coup de tête et a laissé la commission dans l'embarras. Il l'a laissé dans un pétrin, si je puis me servir de cette expression, et le Gouvernement aurait dû, au lieu de la proposition qu'il nous soumet aujourd'hui, déposer une loi empêchant le renouvellement d'actes de ce genre. La loi devrait dire que celui qui accepte la haute charge de président de cette commission ne pourra pas se retirer comme l'a fait M. Blair. Le résultat de tout ceci sera que la commission des chemins de fer ne fera rien probablement d'ici à trois mois, tant que cette loi ne sera pas passée, et il s'écoulera probablement trois autres mois avant que l'on puisse obtenir le consentement du Gouverneur. Pendant ce temps rien ne se fait, les dépenses considérables de la commission, qui sont de $50,000 à $100,000 par année, courent toujours, le wagon que la commission a acheté à l'étranger parce qu'elle n'avait pas le temps d'en faire faire un au Canada, attend sur quelque voie d'évitement, je suppose. La loi n'est pas administrée et le Gouvernement la change complètement. De nouveau je demande aux honorables ministres pourquoi ce changement de politique.

M. STOCKTON : L'article 8 de la loi dit que c'est un tribunal.

M. MACLEAN : Elle dit aussi que c'est une commission de chemin de fer.

M. BELCOURT : Il est amusant de voir l'honorable député d'York (M. Maclean), qui a la prétention d'être un champion des droits du peuple, dans l'attitude qu'il prend ce soir. Si je comprends bien le sens de cette résolution, elle aura pour effet de rendre le président de la commission des chemins de fer responsable aux deux Chambres du Parlement; mais mon honorable ami voudrait qu'il fût responsable au Gouverneur en conseil seulement. Or, c'est tout le contraire de ce que l'honorable député a toujours prêché dans cette Chambre et dans son

journal, et je n'y comprends plus rien. Il n'est pas conséquent avec son passé, et il abandonne les idées qu'il a toujours défendues.

M. MACLEAN : L'inconséquence est de votre côté.

M. BELCOURT : Que veut dire l'honorable député lorsqu'il prétend que le président de la commission ne sera pas responsable? Cela veut-il dire qu'il ne sera pas responsable au Gouverneur général? Mais la résolution le rend responsable à tout le pays.

M. MACLEAN : Je veux qu'il soit responsable au peuple directement.

M. BELCOURT : Vous allez rendre le président responsable aux conseillers de Sa Majesté, qui sont responsables directement au peuple, dont l'honorable député se constitue le champion. Vous vous présentez devant la plus haute juridiction du pays, le Parlement. L'honorable député ne peut sûrement manquer de voir l'absurdité de sa prétention.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable député serait lui-même plus conséquent s'il adressait ses sermons à ses propres amis.

M. FOSTER : J'espère que le ministre de la Justice acceptera la proposition de l'honorable député du comté de Saint-Jean (M. Stockton). Peut-être aussi le ministre de la Justice voudra-t-il répondre à la question suivante : Lorsqu'il a rédigé ce premier article s'est-il guidé sur le fait que le président de la commission des chemins avait les attributions d'un juge dans les causes qui lui étaient soumises, et est-ce pour cela qu'il a soumis son renvoi aux mêmes règles qui gouvernent le renvoi d'un juge ? A mon avis tel est le principe sur lequel est basé ce premier article. Je n'en vois pas d'autre.

M. FITZPATRICK : Non, tel n'est pas le principe.

M. FOSTER : Alors le bill ne repose sur aucun principe. C'est tout simplement une loi spéciale faite en vue seulement de la nomination qu'on veut faire. Dans le cas qui nous occupe, le président de la commission étant un juge ou remplissant, disons, les fonctions d'un juge, il est important et mieux, je crois, qu'il ait la même protection qu'un juge; c'est-à-dire que le droit de révocation ne devrait pas être laissé au gouverneur-en-conseil, mais devrait, comme dans le cas des juges, appartenir aux deux Chambres réunies du Parlement. C'est une protection que mérite d'avoir le président de la commission, et pour être conséquent nous devrions appliquer cette loi d'une façon générale aux présidents de cette commission, lorsqu'il agissent en qualité de juges. Si le Gouvernement veut baser sa loi sur un principe, il ne peut pas la limiter seulement à la personne qu'il va nommer dans ce cas-ci. Pourquoi ne pas accorder la même protection et la même garantie d'inamovibilite à tous les présidents de la commission qui seront appelés par la nature de leurs fonctions, à agir comme juges ? Si vous ne faites pas reposer votre loi sur ce principe, sur quoi vous basez-vous ? Vous pouvez prétendre, comme je l'ai dit tout d'abord, que vous ne basez pas cette loi sur un principe, que vous avez à faire face à un cas spécial, que vous ne pouvez avoir la personne que vous désirez nommer président de la commission, que si vous faites adopter cette loi par le Parlement. Si c'est réellement ce que vous voulez, faites la loi entièrement spéciale, qui s'appliquera exclusivement à cette personne, mais sans vouloir discuter le point de savoir si le pouvoir de renvoi doit être confié au Gouverneur en conseil des ministres ou au Parlement, je dis que si le Gouvernement est d'avis, pour les raisons que l'honorable ministre a énumérées, que le Parlement doit avoir ce pouvoir, donnons à la loi une application générale, afin qu'elle s'applique à tous les présidents de cette commission.

M. FITZPATRICK: Si j'ai bien saisi ce qu'a dit mon honorable ami (M. Foster), sa prétention est que le président de la commission des chemins de fer est par la nature des devoirs qui lui sont imposés par la loi, un juge à toutes fins que de droit, et dans ce cas-là pourquoi ne pas rendre la jouissance de son emploi aussi assurée que celle des juges.

Il y a certainement beaucoup à dire en faveur de cette prétention, mais le Gouvernement ne pense pas ainsi et tel n'est pas l'objet qu'il a en vue dans cette résolution. Si c'était cela que nous voulions, la résolution serait incomplète. Tout ce que le Gouvernement veut, c'est d'avoir un choix plus vaste lorsqu'il lui faudra nommer un président de la commission, au lieu d'être virtuellement limité comme il l'est aujourd'hui. Nous voulons que le Gouvernement puisse, s'il le désire, offrir la charge de président de la commission à des juges, et pour cela il faut tenir compte des conditions dans lesquelles sont présentement les juges et pouvoir leur dire que ces conditions au sujet de l'inamovibilité de leur charge ne seront pas changées.

M. STOCKTON : Qu'est-ce qui vous empêcherait de mettre sur le même pied un président qui ne serait pas déjà un juge?

M. FITZPATRICK : Nous ne croyons pas que cela soit nécessaire, parce que celui qui n'est pas juge n'abandonne aucun avantage. Il peut accepter ou refuser les conditions telles qu'elles existent. En les acceptant il n'abandonne aucun privilège qu'il possédait en vertu de sa charge s'il n'en a aucune, mais le juge se trouve dans une situation différente. On lui offre des conditions qui entraînent la perte d'un droit qu'il possède, et c'est pour obvier à cela que nous proposons cette législation. Il est possible que nous ne soyons pas tous unanimes sur ce

point. Il est certain qu'il y a désaccord Mon honorable ami le député de Saint-Jean (M. Stockton) prétend que cette législation devrait être générale, mais le Gouvernement est d'avis qu'elle ne s'applique pas à une personne en particulier, mais à une classe de personnes.

M. W. F. MACLEAN : Je n'ai pas encore eu de réponse à la question que j'ai posée.

M. FITZPATRICK : Je n'essayais pas de répondre à mon honorable ami (M. Maclean) mais à l'honorable chef de l'opposition (M. Foster).

M. MACLEAN : Il est évident pour moi que cette loi aura pour effet de détruire l'utilité de la commission. On nous avait promis un président qui serait responsable au peuple, et voilà que l'on va nous en donner un qui ne le sera pas. Une fois que l'on sera engagé dans cette voie on continuera, et nous n'aurons jamais un président de la commission responsable au Gouverneur en conseil et dont nous pourrons discuter la conduite dans cette Chambre avec la liberté désirable. Je persiste donc à demander que l'on n'abandonne pas la politique que l'on a adopté dans le commencement, mais que le président de la commission continue à être responsable de sa conduite directement au Gouverneur en conseil, afin qu'on puisse la discuter dans cette Chambre.

Deuxième résolution.

2. Résolu que si un commissaire en chef du Conseil des commissaires des chemins de fer pour le Canada, qui aura été, à l'époque de sa nomination comme commissaire en chef, juge d'une cour supérieure en Canada, ou qui aura résigné sa charge de juge dans le but d'accepter la nomination de commissaire en chef, a servi comme juge dans l'une ou plusieurs des cours supérieures en Canada et comme commissaire en chef pendant des périodes de temps s'élevant dans l'ensemble à quinze ans ou plus, ou est devenu affligé de quelque infirmité permanente qui l'empêche de remplir utilement ses fonctions, et si ce commissaire en chef se démet de sa charge, ou si sa durée d'office, ou tout renouvellement de ses pouvoirs sont expirés, Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau, énonçant les péridoes pendant lesquelles il a exercé ses fonctions, ou l'infirmité permanente qui l'empêche de les exercer, accorder audit commissaire en chef une pension égale aux deux tiers du traitement attaché à la charge de juge qu'il occupait à l'époque de sa nomination comme commissaire en chef ou dont il s'était démis dans le but d'accepter ladite nomination, et cette pension commencera immédiatement après sa démission du poste de commissaire en chef, et lui sera servie sa vie durant ; et elle sera payable par versements mensuels et au pro rata pour toute période moindre qu'une année pendant la durée de cette pension.

M. FITZPATRICK : Cette résolution ne fait qu'appliquer au président de la commission des chemins de fer ce qui aujourd'hui s'applique à un juge; c'est-à-dire qu'à l'expiration de quinze ans il pourra, sil le veut, prendre sa retraite et recevra les deux tiers de son traitement.

M. FOSTER : Je n'ai pas examiné cette résolution avec beaucoup de soin, et je suppose que je ne pourrais le faire sans y consacrer assez de temps, mais le ministre de la Justice pourrait peut-être nous dire si l'objet en vue est simplement de garantir au juge qui devient président de la commission la même pension de retraite que s'il était resté juge.

M. FITZPATRICK : C'est cela.

Troisième résolution.

3. Résolu que si un commissaire en chef du Conseil des commissaires des chemins de fer se démet de sa charge ou complète son temps de service, initial ou renouvelé, comme tel, et s'il a, dans l'un ou l'autre cas,—

(a) Atteint l'âge de soixante et quinze ans et rempli sa charge comme juge et comme commissaire en chef pendant des périodes de temps s'élevant dans l'ensemble à vingt ans ou plus, ou

(b) Atteint l'âge de soixante et dix ans et rempli sa charge comme juge et comme commissaire en chef pendant des périodes de temps s'élevant dans l'ensemble à vingt-cinq ans ou plus, ou

(c) Rempli sa charge comme juge et comme commissaire en chef pendant des périodes de temps s'élevant dans l'ensemble à trente ans ou plus,

Sa Majesté pourra, par lettres patentes sous le grand sceau, énonçant la durée du service et dans les cas (a) et (b) l'âge du commissaire en chef, lui accorder une pension, payable comme susdit, égale au traitement de la charge judiciaire qu'il occupait lors de sa nominaton au poste de commissaire en chef, ou dont il se sera démis dans le but d'accepter ladite nomination, et cette pension commencera immédiatement après sa démission comme commissaire en chef et lui sera servie sa vie durant.

M. FOSTER : Quel est l'objet de cette résolution ?

M. FITZPATRICK : Nous voulons par cette résolution prévoir le cas qui a fait le sujet d'un statut spécial il y a deux ans ; c'est-à-dire qu'un juge qui a été juge pendant trente ans aura le droit, quel que soit son âge, d'obtenir le plein montant de son traitement, en prenant sa retraite. S'il est âgé de soixante-quinze ans et a servi vingt années il a aussi droit à tout son traitement, et celui qui se retire à l'âge de soixante-dix ans après avoir été juge pendant vingt-cinq ans a encore le même droit.

M. LENNOX : Tout cela a été réglé par un statut il y a deux ans ?

M. FITZPATRICK : Oui, excepté la résolution numéro 4.

M. STOCKTON : Si le traitement est augmenté, le juge en reçoit le bénéfice ?

M. FITZPATRICK : Exactement. C'est ce que dit la résolution numéro 4. Nous ne l'avons pas encore lue.

Quatrième résolution.

4. Résolu que si, entre la date de la nomination d'un commissaire en chef ou de sa démission comme juge et la date de sa démission ou retraite du poste de commissaire en chef, le traitement attaché à la charge judiciaire qu'il occupait lors de sa nomination, ou dont il s'était démis dans le but d'accepter la nomination de commissaire en chef, a été augmenté, la pension qui lui sera accordée en vertu du présent acte pourra être augmentée dans la même proportion.

M. FITZPATRICK : Cette résolution dit que dans le cas où il y aurait une augmentation dans le traitement des juges entre la date de la nomination du président de la commission des chemins de fer et celle de sa retraite, le juge qui sera président de la commission aura droit à une augmentation proportionnelle de sa pension.

M. U. WILSON : Ne croyez-vous pas que les avantages offerts sont déjà suffisants sans cela ?

M. LENNOX : J'ai toujours voulu être généreux envers les juges, mais dans ce cas-ci si l'on considère que le juge ou le juge en chef qui devient président de la commission voit son traitement monter de $7,000 à $10,000, je crois que cette résolution n'est pas nécessaire.

M. FOSTER : C'est exiger un peu fort. Je crois que le Gouvernement a capitulé.

M. U. WILSON : Nous sommes déjà plus généreux que nous le devrions à l'égard des juges en leur accordant leur plein traitement à leur retraite, et je crois que ce serait accorder trop que d'accorder ceci. Un président qui est payé $10,000 par année au lieu de $7,000 comme juge, a reçu pendant dix ans $30,000 de plus que s'il était resté sur le banc, et je crois qu'il devrait être satisfait de cela. Je suis opposé à la pratique de mettre des fonctionnaires à la retraite ; il ne faut pas oublier que l'argent que l'on paie aux pensionnaires de l'Etat sort du gousset de l'ouvrier, de celui qui paie les impôts. Le Gouvernement ne s'occupe pas assez de celui qui paie les impôts; il ne songe qu'à acquérir des honneurs et distribuer l'argent du public Je veux bien rétribuer équitablement les fonctionnaires, mais je ne crois pas qu'après les avoir bien payés pour les services qu'ils ont rendus au pays, il faille continuer à les faire vivre dans leur vieillesse. Dans le cours ordinaire de la vie chacun est obligé de pourvoir à ses vieux jours, et je ne vois pas pourquoi en sus de cela une partie du public serait obligée de pourvoir à la vieillesse de l'autre partie. Je demande qu'on supprime la résolution n° 4.

M. FITZPATRICK : Le but de cette loi est de permettre au juge qui abandonne le banc pour devenir président de la commission des chemins de fer de continuer à jouir des mêmes avantages qui sont attribués à la charge de juge.

M. U. WILSON : Vous ne devez pas oublier que vous lui donnez $30,000 de plus par année que son traitement de juge, et si à sa retraite on lui paie une pension de $7,000, n'est-ce pas suffisant sans que nous lui donnions encore l'augmentation qui peut être faite dans le traitement des juges ? Je crois sincèrement que les juges sont suffisamment rétribués. Que nous élevions leur traitement à $10,000 on peut être certain que ce seront les mêmes qu'aujourd'hui qui continueront à être faits juges. Quel que soit le parti au pouvoir, ce sont ceux qui ont le plus d'influence auprès du Gouvernement ou savent montrer les grosses dents qui emportent le gâteau, quand même ils ne le méritent pas. Ainsi que je l'ai dit l'année dernière, nous avons eu une vacance sur le banc dans mon comté, et pas un avocat n'aurait refusé de la remplir et aurait été satisfait du traitement qui y est attaché. Malgré cela, nous voyons tous les avocats dans cette Chambre demander qu'on augmente le traitement des juges. Il y a un an ou deux nous avons accordé aux juges le plein montant de leur traitement lors de leur mise à la retraite. Nous avons eu tort, si le peuple avait été renseigné davantage il me semble qu'il n'aurait pas renvoyé en Parlement ceux qui ont voté en faveur de cette mesure. Si dans mon comté j'ai obtenu une majorité trois ou quatre fois plus forte qu'à l'élection précédente, c'est parce que j'ai expliqué à mes électeurs les méfaits du Gouvernement actuel.

M. LENNOX : Je regrette d'entendre mon honorable ami (M. Wilson) parler des avocats comme il le fait. Trop souvent on porte contre les avocats des accusations absolument imméritées.

M. FOSTER : Il s'en vengent dans leurs mémoires de frais.

M. LENNOX : Si mon honorable ami fait quelquefois preuve d'un esprit de justice, dans la discussion, je regrette de dire qu'il s'est écarté de cette règle lorsqu'il a accusé les avocats d'avoir demandé d'accorder aux juges des traitements élevés. Ils ont par exemple indiqué les réformes à opérer dans la magistrature; ils ont critiqué les actes de certains juges, etc., et peut-être avaient-ils raison. J'ai remarqué aussi qu'il y a une tendance parmi certains membres de cette Chambre à accuser les avocats de s'accaparer la meilleure part. Je ne sais pas s'ils l'obtiennent dans ce monde-ci, mais je pense bien qu'elle leur sera accordée dans l'autre.

M. FITZPATRICK : Ce n'est pas la croyance populaire, malheureusement.

M. LENNOX: Peut-être bien. Je ne crois pas avoir réussi à me faire comprendre il y a quelques instants. Par la résolution numéro 4 nous respections ce que l'on peut appeler des droits acquis. Nous avons accordé aux juges des faveurs spéciales, et je

crois qu'il est juste que lorsqu'un juge accepte la charge de président de la commission, il ne perde aucun des avantages attachés à sa charge au moment de sa nomination comme président, mais d'un autre côté, si nous tenons compte des circonstances particulières du cas qui nous occupe, je crois qu'un juge qui devient président de la commission des chemins de fer voit son revenu augmenté de la somme de $3,000 par année, soit, au total, $30,000 pendant dix ans. Il reçoit là une augmentation assurée, sans compter celle qui pourrait lui être accordée plus tard—augmentation dans l'ordre des choses possibles—si l'on constatait par exemple que la charge de président de la commission est très onéreuse, et je crois moi-même qu'elle demandera beaucoup de travail. En conséquence, je ne crois pas qu'il soit juste, si nous voulons remplir notre devoir envers le pays de donner au président le double avantage de voir augmenter son traitement comme tel et de profiter en même temps de l'augmentation de pension de retraite qui pourrait être accordée aux juges parce qu'ils travaillent ardument pour le pays. Je ne crois pas que cela soit juste. Ce juge accepte une charge qui lui donne $3,000 de plus par année que celle de juge, et dont le chiffre sera probablement augmenté, et on ne devrait pas lui accorder en plus l'augmentation possible du traitement des juges.

M. FITZPATRICK : S'il reste juge et qu'une augmentation ait lieu dans les traitements des juges.

M. FOSTER : Quelle augmentation ? Donnez un exemple.

M. FITZPATRICK : Disons que le traitement actuel soit augmenté à $9,000. Dans ce cas, si au lieu de devenir président de la commission des chemins de fer, le juge restait juge de la cour suprême il aurait beaucoup d'avantages qu'il n'aurait pas s'il échangeait ses fonctions. Il aurait moins d'ouvrage et ses devoirs seraient bien différents de ceux du président de la commission des chemins de fer ; il ne serait pas obligé de se déplacer et de parcourir le pays comme le président de la commission est obligé de le faire.

M. LENNOX : Dans un wagon-palais.

M. FOSTER : Avec tout à souhait ; même un nègre pour le servir.

M. FITZPATRICK : Voici que nous entrons dans des questions de détail. Si le juge était resté sur le banc il aurait eu droit à son augmentation, s'il en était accordée. S'il n'y en avait pas il n'y aurait pas d'injustice pour personne, mais s'il y en avait une pourquoi n'en profiterait-il pas ?

M. U. WILSON. Parce qu'on lui donne une charge plus avantageuse ?

M. LENNOX.

M. FITZPATRICK : Pas du tout. Celle de juge de la cour suprême est très avantageuse.

M. U. WILSON : Oui, mais pourquoi ce juge qui devient président de la commission des chemins de fer bénéficierait-il de l'augmentation de traitement que pourrait être accordée aux juges de la cour suprême après son départ, et quand on lui donne en échange une charge qui lui donne $3,000 de plus par année. Pendant que j'ai la parole, je désire amrmer que je désapprouve entièrement la manière dont la commission est constituée. Je voudrais la voir composée, comme on l'avait pensé tout d'abord, d'un spécialiste en chemins de fer, d'un avocat, et d'un troisième membre qui, de même que ses collègues, fût un homme de sens pratique. A part cela je n'approuve pas que les questions de légalité soient décidées par le président seul, mais j'aurais voulu qu'elles fussent soumises à la décision les trois commissaires réunis qui auraient formé une espèce de jury. Il me semble que l'on obtiendrait meilleure justice de trois juges que d'un seul. Ce que nous voulons comme membres de cette commission, ce sont des hommes de sens pratique ordinaire et ayant la connaissance des affaires. Je suis opposé absolument à ce que celui que l'on se propose de nommer bénéficie de l'augmentation du traitement des juges après qu'il aura quitté la magistrature.

M. FOSTER : Supposons que l'on porte le traitement des juges de la cour suprême de $7,000 à $9,000, le président de la commission aura-t-il droit à une pension sur les $2,000 additionnels ?

M. FITZPATRICK : La pension sera calculée sur $9,000.

M. FOSTER. Tout le monde admet que ce juge va recevoir dans sa nouvelle charge $3,000 par année de plus qu'il reçoit aujourd'hui ; cela le compense amplement et davantage de tout ce qu'il pourrait perdre en ne recevant pas dans sa pension une somme proportionnée à l'augmentation problématique ou réelle de $2,000 dans le traitement des juges de la cour suprême. Le Gouvernement a capitulé sur tous les autres points, et je crois qu'il n'aurait pas dû capituler sur celui-ci. Quand on examine la chose froidement et quand le Gouvernement essaiera de la discuter avec ceux du gousset desquels sort l'argent qui sert à payer ces traitements élevés, il lui sera très difficile de se justifier d'avoir fait à cette personne pendant ses dix années de service un don de $30,000, et d'avoir consenti en outre à lui accorder l'avantage de toute augmentation qui pourrait être faite après son départ dans le traitement des juges. Tous les avantages sont de son côté, et si le pays juge, dans cinq ans d'ici, que $10,000 n'est pas un traitement suffisant pour le

président de la commission, il n'y aura rien pour empêcher ce magistrat de toucher cette augmentation. Le ministre peut croire que $30,000 est une petite affaire pour lui ou pour moi, mais je crois que c'est une somme très élevée, et je voterai carrément contre cette résolution.

(La résolution numéro 4 est adoptée.)

(La résolution numéro 5 est retirée.)

M. FOSTER: Je désire poser à l'honorable ministre de la Justice une question que je crois très importante. D'après une réponse donnée par l'honorable premier ministre à une question que je lui ai posée l'autre jour, il paraîtrait que le président de la commission ne peut pas décider avec ses collègues des causes qu'eux deux ont entendues. Advenant la mort ou la démission du président de la commission, tout le travail qui a été fait ne sert plus à rien et doit être refait. Est-ce le cas ? S'il en est ainsi, c'est un grand mal.

M. FITZPATRICK : Je crois que mon honorable ami parle d'une façon trop générale.

M. FOSTER : Si les témoignages entendus sont, pour une raison ou pour une autre, inutiles, le mal n'es pas tant le travail qu'entraînera la nécessité de tout recommencer, que les retards dans le redressement des griefs et le danger qui, pendant ce temps, menace la vie et la propriété des citoyens. Le Gouvernement se propose-t-il de remédier à cela ? Voici un commissaire qui, comme on l'a dit hier, abandonne sans avis un poste de confiance. Il ne s'occupe que de son intérêt personnel ; l'intérêt public n'est rien pour lui. Puisqu'un commissaire peut abandonner son poste aussi brusquement, et que la mort fait subitement disparaître un des commissaires, il devrait y avoir dans la loi un article permettant de remédier aux inconvénients que peuvent en résulter.

M. FITZPATRICK : Ainsi que mon honorable ami le sait, deux commissaires suffisent pour constituer la commission. Mais la difficulté dans le cas actuel est que certaines causes ont été entendues par deux commissaires dont l'un a disparu. Le troisième qui n'a pas entendu les témoignages dans certaines causes, ne peut agir avec le commissaire qui reste pour rendre jugement dans ces causes. Cette difficulté se présente tous les jours dans les cours de justice.

M. BARKER : Ne pourrait-on pas faire recueillir les dépositions par un sténographe, afin que le nouveau commissaire puisse en prendre connaissance ?

M. FITZPATRICK : Je serais disposé à faire cela.

M. LENNOX : Mais vous ne le pourriez pas sans y être autorisé par une loi ?

M. FITZPATRICK : Oui, il faudrait une loi. La difficulté est que deux commissaires seulement sont allés dans l'Ouest entendre des causes, et qu'à leur retour un des deux démissionna. On a demandé au ministère de la Justice si le commissaire qui n'avait pas entendu les témoins ne pourrait pas, aux termes de la loi, étudier les causes et rendre jugement avec son collègue. Le ministère de la Justice n'a pu répondre autre chose que, d'après la loi, le commissaire qui n'avait pas entendu les témoignages ne pouvait pas rendre jugement dans les causes. La question est de savoir si l'on ne pourrait pas faire une loi pour apporter remède à cette situation. C'est une question qui mérite d'être étudiée. Il y a des causes qu'il faudra entendre de nouveau. Ce sont toutes des affaires nées dans le Nord-Ouest. Nous avons toute la preuve écrite au mécanigraphe, mais la difficuté est que l'un des commissaires n'a pas vu les témoins ni visité les lieux.

M. LENNOX : On pourrait remédier à cela dans la loi. Mais il y a une autre question que je veux poser au ministre. La loi des chemins de fer dit que dans toutes les questions de faits les trois commissaires sont juges, mais que dans les questions de légalité, il n'y a qu'un seul juge, et c'est celui qui a démissionné. En d'autres mots, c'est le commissaire qui a pratiqué le droit. qui est le seul juge dans ces questions. Mais lorsque la cause repose entièrement sur un point de droit——

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas songé à cette difficulté.

M. LENNOX : Il n'y a probablement pas de moyen de la résoudre, parce que le seul juge qui a le droit de décider est parti.

M. FOSTER : Avant qu'on fasse rapport des résolutions, est-ce que le ministre de la Justice ne fera pas connaître au comité les raisons que le président de la commission a données pour avoir abandonné soudainement son poste ?

M. FITZPATRICK : Je suis autorisé par l'honorable premier ministre à dire, et je le dis en sa présence, que pas un membre du Gouvernement ne savait que le commissaire avait l'intention de démissionner, et que la seule information que le Gouvernement a reçue a été celle contenue dans le télégramme adressé au premier ministre dans lequel le président de la commission annonçait qu'il avait démissionné. On s'attendait naturellement que dans l'intervalle qui s'est écoulé entre la démission et son acceptation—car elle n'a pas été acceptée immédiatement—le président s'occuperait de régler les causes commencées. Le télégramme contenant la démission a été envoyé le 18 octobre 1904 ; la démission a été acceptée le 31 octobre 1904.

M. FOSTER: Avez-vous le télégramme ?

M. FITZPATRICK : Je ne l'ai pas ici.

M. FOSTER : Il ne disait pas les motifs de la démission ?

M. FITZPATRICK : Aucun. Cette démission a pris le gouvernement par surprise ; elle est arrivée comme un coup de foudre dans un ciel serein.

M. FOSTER : C'est là certainement une réponse, et la Chambre avait droit de l'avoir.

M. FITZPATRICK : J'aurais dû la donner dès le commencement de la discussion, et c'était mon intention. L'honorable premier ministre déposera le télégramme sur le bureau de la Chambre.

On fait rapport des résolutions, qui sont admises à la deuxième lecture et adoptées.

M. FITZPATRICK : Je demande permission de présenter un bill (n° 36), basé sur ces résolutions, et ayant pour objet de modifier la loi des chemins de fer de 1903. Je demande permisison de rayer l'article 5 se rapportant aux juges de la cour de vice-amirauté, et je proposerai, lorsque le bill viendra en discussion, d'y insérer un article remédiant à la difficulté dont on a parlé ce soir.

La motion est adoptée et le bill lu une première fois.

Sur motion de sir Wilfrid Laurier, la séance est levée à 10.55.

(La motion est adoptée et le bill est admis à la première lecture.)

(Sur motion de sir Wilfrid Laurier. la séance est levée à 10 heures 55 minutes.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, le 6 février 1905.

M. l'Orateur-suppléant ouvre la séance à trois heures.

COMITE DES COMPTES PUBLICS.

M. McISAAC propose :

Que le rapport des comptes publics du Canada pour l'exercice financier clos le 30 juin 1904, et le rapport de l'auditeur général (rapports partiels 1 et 2) pour la même année, soient renvoyés au comité spécial permanent des comptes publics.

La motion est adoptée.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur—au nom de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 37), tendant à modifier la loi de 1899 relative à la commission du port de Québec. Ce projet de loi a pour but d'étendre la juridiction de la commission du port de Québec, en ce qui regarde les pilotes de Saint-Barnabé à la Pointe-au-Père. Actuellement, les steamers doivent stopper à la Pointe-au-Père pour recevoir les dépêches, mais les pilotes vont à Saint-Barnabé et à l'île au Bic pour embarquer. Dans ces circonstances, deux arrêts s'imposent. En étendant la juridiction de la commission du port de Québec jusqu'à la Pointe-au-Père, ce double arrêt est évité.

M. FOSTER : Quelle est la distance?

M. BRODEUR : Quinze ou vingt milles.

La motion est adoptée, et le bill est admis à la première lecture.

MODIFICATION DE L'ACTE DES MARINS.

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur, pour l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries): J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 38), tendant à modifier l'acte concernant les marins. Ce projet de loi a pour but de soustraire la Colombie-Anglaise à l'empire de l'article 18 de l'acte susdit. Il paraîtrait qu'il est très difficile de trouver des marins là-bas et que parfois il est nécessaire d'aller en chercher aux Etats-Unis. Il paraîtrait également qu'une circonstance qui ajoute à la difficulté, c'est la modicité du traitement du préposé aux engagements. Les honoraires sont très peu élevés, et l'on espère qu'en permettant à ces préposés aux engagements de la Colombie-Anglaise de demander des honoraires plus élevés que ceux autorisés en d'autres lieux, on pourra plus facilement se procurer ces marins sans aller aux Etats-Unis.

La motion est adoptée et le bill est admis à la première lecture.

NOUVEAU DEPUTE.

M. l'ORATEUR-SUPPLEANT: J'ai l'honneur d'informer la députation que le greffier de la Chambre des communes a reçu du greffier de la couronne en chancellerie un certificat de l'élection de M. R. L. Borden, en qualité de représentant du comté de Carleton, province d'Ontario.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 24) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Kootenay à Caribou et au Pacifique.—(M. Galliher.)

Bill (n° 25) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer de Walkerton à Lucknow. —(M. McKenzie, Bruce.)

Bill (n° 26) Acte constituant en association la Compagnie d'assurance contre l'incendie, La Souveraine, du Canada.—(M. E. F. Clarke.)

Bill (n° 27) Acte concernant certains brevets de la "Facer Solid Steel Car Wheel Company," de Perth, à responsabilité limitée.—(M. Caldwell.)

Bill (n° 28), Acte constituant en association la Compagnie de téléphone du Nord-Ouest.—(M. Turrill.)

Bill (n° 29) Acte concernant la Compagnie du pont du Canada-Sud.—(M. German.)

Bill (n° 30) Acte concernant la Compagnie du chemin de fer du sud du Canada.—(M. German.)

Bill (n° 31) Acte concernant la Compagnie du pont et de tunnel du Canada-Michigan.—(M. German.)

Bill (n° 32), Acte constituant en association la Compagnie du chemin de fer de London à Saint-Claire.—(M. Calvert.)

Bill (n° 33) Acte concernant certains brevets de Jean Effront.—(M. Demers, Saint-Jean et Iberville.)

Bill (n° 34) Acte concernant la Compagnie de charbonnage et de chemin de fer de Nicola à Kamloops et à Similkameen.—(M. Galliher.)

Bill (n° 35), Acte constituant en association la Compagnie du chemin de fer de la baie Georgienne au littoral.—(M. Grant.)

RENSEIGNEMENTS OFFICIELS.

LONGUEUR DES HOMARDS.

M. GANONG :

1. Quelle est la longueur fixée actuellement par la loi pour les homards qui peuvent être pris dans la baie de Fundy, entre la Pointe-Lepreaux et la frontière des Etats-Unis ?
2. Quelle était ladite longueur légale à la date du 1er octobre 1904 dans ces mêmes eaux?
3. Si un changement a été fait quant à la longueur, quand a-t-il été fait et à quelle date les surveillants des pêcheries locales de ce district en ont-ils été avertis ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'Intérieur) :

1. 9 pouces.
2. 10 pouces et ½.
3. 14 octobre 1904.
4. Sur l'avis du ministre de la Marine et des Pêcheries.

HOMARDERIES.

M. GANONG :

1. Combien a-t-il été émis de licences pour la mise en boîtes du homard dans le district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1904 ? Et à qui l'ont-elles été ?
2. Combien a-t-il été reçu de demandes de licences pour cet objet, dans ledit district en 1905 ? Et quels sont les noms des postulants ?
3. Combien d'entre eux ont obtenu une licence pour 1905, et quels sont leurs noms ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'Intérieur) :

1. Aucune, en 1904.
2. Neuf. MM. J. Ingersoll, E. A. Holmes, Connors frères, Burnham et Morrill, J. W. Wooster, Frank McDonald, P. P. Russell, L. C. Guptill, D. S. Gaskill.
3. MM. J. Ingersoll, E. A. Holmes, Connors frères, Burnham et Morrell.

CHEMIN DU SUD DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. GANONG :

1. Le Gouvernement se propose-t-il d'acquérir le chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick pour le relier à son réseau ?
2. Le ministre actuel des Chemins de fer, ou quelques autres particulier ou particuliers ont-ils, de la part du Gouvernement, entamé des négociations verbales ou par écrit avec quelque représentant du chemin de fer du Sud du Nouveau-Brunswick, en vue d'acquérir ledit chemin pour le relier au réseau de l'Etat ?
3. Dans l'affirmative, quels particuliers ont pris part à ces négociations au nom du Gouvernement, avec quel représentant dudit chemin de fer, et à quelle date ont eu lieu les dernières négociations ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) :

1. Il a été reçu des pétitions demandant que nous fissions l'achat du chemin, mais ce n'est pas notre intention pour le moment.
2. Non, si ce n'est qu'il a été reçu des pétitions de nombre de gens du comté de Charlotte priant le Gouvernement de faire l'acquisition dudit chemin.
3. Voir la réponse n° 1 ci-dessus.

NOMINATIONS DE FONCTIONNAIRES PUBLICS.

M. SPROULE (par M. Henderson) :

1. Combien a-t-il été fait de nominations permanentes d'hommes et de femmes, respectivement, dans le service intérieur de l'administration publique à Ottawa depuis le 1er juillet 1896 ?
2. Quel est le nombre actuel des employés civils permanents à Ottawa (hommes et femmes), dans la division intérieure ?
3. Combien d'employés temporaires, hommes et femmes, sont inscrits sur les feuilles de paie de la division intérieure de l'administration publique à Ottawa pour janvier 1905 ?
4. Combien de ces derniers ont été nommés depuis le 1er juillet 1896 ?
5. Outre le personnel permanent et temporaire actuellement employé dans le service public à Ottawa, combien d'artisans ,journaliers ou autres ouvriers employés à Ottawa étaient inscrits sur les listes de paie pour janvier, et dans quels départements étaient-ils employés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Pour obtenir ces renseignements, il sera nécessaire d'en faire la demande par voie de motion.

PECHERIES DE FLETAN.

M. SLOAN :

1. Le Gouvernement sait-il si les compagnies américaines se livrant à la pêche du flétan sur la côte du Pacifique, font cette pêche dans les eaux canadiennes ?
2. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour faire reconnaître sa souveraineté sur les détroits d'Hécate ?
3. Dans l'affirmative, quand, et quel a été le résultat ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Des rumeurs dans ce sens sont parvenues au département, et toutes les mesures

possibles ont été prises pour la protection des pêcheries canadiennes côtières du Pacifique, surtout depuis la mise en commission du garde-côte " Kestrel."

2. La question de nos droits de souveraineté dans le détroit d'Hécate a formé le sujet d'un échange de correspondance diplomatique, et n'est pas encore réglée.

3. Voir la réponse n° 2.

FIL DE FER DE CLOTURE.

M. LEFURGEY (par M. Henderson) :

Vu que les fermiers du Canada éprouvent des pertes de temps et d'argent par l'achat de fil de fer de clôture de qualité inférieure ou de fabrication frauduleuse, est-ce l'intention du Gouvernement d'établir un système d'inspection du dit fil, de fabrication canadienne ou étrangère, qui puisse remédier à cet état de choses ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je demande que cette interpellation soit réservée. Si mon honorable ami (M. Lefurgey) était présent, je lui ferais observer qu'elle est en contravention du règlement, car elle renferme un énoncé de fait. Je la réserverai entretemps ; je me borne à signaler le fait.

PECHEURS D'IRLANDE.

M. LEFURGEY (par M. A. Martin) :

1. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures au sujet de l'immigration de pêcheurs d'Irlande et d'Ecosse dans l'île du Prince-Edouard afin de s'y livrer à la pêche de la morue au large de Cascumpec et autres pointes, comme la demande en a été faite l'an dernier par la chambre de commerce d'Alberton et Prince-Ouest ?

2. Dans l'affirmative, quelles mesures ? Et dans la négative, quelle en est la raison ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du revenu de l'Intérieur) :

1. Non.

2. J'ai promis de m'occuper de la question, mais jusqu'à présent je n'ai pu découvrir un moyen pratique d'engager les pêcheurs de hauts fonds à émigrer. Si nous réussissons à élaborer un plan, il faudrait le concours du département de l'Intérieur.

PONT DE LA RUE YONGE, TORONTO.

M. KEMP (par M. Alcorn) :

1. Le comité des chemins de fer du conseil privé a-t-il donné des instructions au sujet de la construction d'un viaduc au-dessus de l'esplanade à la rue Yonge, Toronto ?

2. Dans l'affirmative, à quelle date ?

3. Pourquoi a-t-on retardé à procéder aux travaux de construction dudit viaduc ?

4. Le ou vers le 8 octobre 194, le Gouvernement a-t-il autorisé l'envoi d'un télégramme à Son Honneur le maire de Toronto, au sujet de ce pont, portant le mot " parfait " ?

5. Dans l'affirmative, quelle était la nature de la communication à laquelle ce télégramme répondait ?

6. Quelles mesures (s'il en est) le Gouvernement prend-il pour hâter les travaux ?

7. Quand les travaux seront-ils commencés ?

M. BRODEUR.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1, 2 et 3. Le comité des chemins de fer du conseil privé prit un arrêté en date du mois de décembre 1903, autorisant la construction d'un viaduc au-dessus de l'esplanade de la rue Yonge, dans la ville de Toronto.

Le comité des chemins de fer du conseil privé perdit ses attributions avant que l'arrêté eut été ratifié par le comité du conseil privé, et en conséquence ce comité se trouva dans l'impossibilité dorénavant d'émettre une ordonnance ratifiant l'arrêté du comité des chemins de fer du conseil privé. Un projet de loi fut présenté dans le cours de la dernière session autorisant le Conseil privé à émettre une ordonnance ratifiant l'arrêté du comité des chemins de fer du conseil privé. Une fois la session terminée, je reçus la visite de M. Urquhart, maire de Toronto, qui me pria de mettre la question à l'étude ; et je promis au maire de Toronto qu'à la première occasion elle serait mise à l'étude par le conseil privé, et que si l'arrêté était ratifié, je l'en informerais par télégramme portant le mot : " Parfait ". L'ordonnance fut émise le 7 octobre.

4 et 5. L'ordonnance fut émise le 7 octobre, et le jour suivant, je télégraphiai au maire de Toronto.

6. Tout ce que j'ai à dire, c'est que le Gouvernement n'a rien à y voir.

7. C'est une question à débattre entre le chemin de fer Canadien du Pacifique, le chemin de fer du Grand Tronc et la municipalité de la ville de Toronto.

CHEMIN DE STANLEY-BRIDGE.

M. MARTIN :

1. Quel montant total a été dépensé pour les travaux du tracé de l'embranchement de chemin de fer de Stanley-Bridge (Il du P.-E.) ?

2. Des comptes ont-ils été présentés au Gouvernement pour dommages provenant de ce que des arbres ont été coupés et des récoltes foulées aux pieds et que le Gouvernement n'a pas payé ? Dans l'affirmative, que est le nom de chaque personne et le chiffre de sa réclamation ?

3. Des comptes pour dommages de semblable nature ont-ils été acquittés ? Dans l'affirmative, à qui ont-ils été payés et quel est le montant payé à chaque personne ?

4. Y a-t-il des comptes de cette nature que le gouvernement se propose de payer ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Il a été dépensé en tout, jusqu'au 30 novembre 1904, $84.47.

2. Il a été présenté deux réclamations pour dommages : une, de $20, par John Mayne, et l'autre, de $120, par Austin J. McNeil. Le Gouvernement ne les a pas encore acquittées.

3. Non.

4. Je n'en connais pas que le Gouvernement ait l'intention d'acquitter.

SALLE D'ARMES DE CHATHAM.

M. CLEMENTS :

1. L'entreprise relative à la construction de la salle d'armes de Chatham a-t-elle été adjugée.
2. Dans l'affirmative, à qui et pour quel prix ?
3. Quand le gouvernement se propose-t-il de commencer les travaux de construction ?
4. Quelle est la date fixée dans le contrat pour l'achèvement des travaux ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.
2. A John Pigott et Fils, à raison de $50,905.
3. Immédiatement.
4. Le 30 août 1906.

LISTES ELECTORALES—IMPRESSION.

M. PRINGLE (par l'honorable M. Haggart) :

Dans quels établissements ont été imprimés les bulletins qui ont servi à l'élection fédérale dans les comtés de Prescott, de Carleton, de la ville d'Ottawa, de Glengarry et de Stormont ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Pour le comté de Prescott, au "Review", de Vankleek-Hill.

Pour le comté de Russell, au "Leader", de Russell.

Pour le comté de Carleton, par la Rolla L. Crain Co., d'Ottawa.

Pour la ville d'Ottawa, au "Free Press", d'Ottawa.

Pour le comté de Glengarry, au "News", d'Alexandria.

Pour le comté de Stormont, au "Freeholder", de Cornwall.

RECENSEMENT.

M. TAYLOR—par M. Sam. Hughes :

1. Les travaux du recensement de 1901 sont-ils terminés?
2. Dans l'affirmative, le personnel employé à ces travaux a-t-il été congédié ?
3. Dans la négative, combien de personnes est-il resté à l'emploi du gouvernement ?
4. A quel chiffre se sont élevés tous les frais du recensement de 1901 jusqu'au 1er janvier 1905 ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. Les travaux du recensement de 1901 sont terminés.
2. Oui, c'est-à-dire le personnel employé à la cueillette et à la compilation des données; mais il y a encore une certaine partie du personnel à l'emploi du Gouvernement, et qui travaille à l'achèvement de tableaux tirés de la compilation du recensement. Ces employés-là sont payés à même le crédit destiné à la statistique générale.
3. Il y a, en tout, six personnes qui sont occupées à faire cet ouvrage.
4. $1,192,296.19.

INSPECTEURS DES FRUITS.

M. TAYLOR—par M. Sam. Hughes :

1. Combien d'inspecteurs ou autres personnes ont été nommés ou employés pour veiller à la mise en vigueur de l'acte relatif au marquage des fruits, 1901 ?
2. Quelles sommes ont été payées pour les services desdites personnes jusqu'au 1er janvier 1905 ?
3. Quelles sommes ont été payées pour frais de voyage ou autres dépenses desdites personnes jusqu'au 1er janvier 1905 ?

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Les renseignements à donner sont trop volumineux pour que je puisse les donner sous forme de réponse à cette question. Force m'est de prier l'honorable député de demander le dépôt d'un rapport.

DRAGAGE DU BASSIN DE CORNWALL—ENTREPRISE Y RELATIVE.

M. PRINGLE—par M. Bergeron :

1. A qui a été adjugée l'entreprise relative au dragage du bassin de Cornwall ?
2. Des soumissions ont-elles été demandées ?
3. Combien de soumissions ont été reçues ?
4. Quel était le prix par verge ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. A M. W. J. Poupore.
2. Oui, par voie d'affichage.
3. Deux.
4. Pour le dragage de la terre, 50 cents par verge cube ; pour le dragage du galet, ¼ verge cube et plus, $2 par verge cube.

CANAL WELLAND.

M. PRINGLE—par M. Bergeron :

1. Quelles sommes ont été dépensées pendant les quatre dernières années pour le creusage du Canal Welland ?
2. Qui a exécuté les travaux ?
3. Des soumissions ont-elles été demandées ?
4. Les travaux ont-ils été accordés au plus bas soumissionnaire ?
5. Des soumissions seront-elles demandées pour les travaux à faire cette année ?
6. Quel prix, par verge, a été payé aux entrepreneurs ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. $486.510, jusqu'au 31 janvier 1905.
2. MM. McGann et Finn, Hogan et McDonell, et Weddell, Battle et Manley.
3. Oui.
4. Oui.
5. Non, l'entreprise actuelle les comprend.
6. A MM. McGann et Finn 38½ cents par verge cube ; à MM. Hogan et McDonell, creusage dans le roc, $2.75 par verge cube ; à MM. Weddell, Battle et Manley, $2.90 par verge cube.

TRAVAUX DE PORT-BURWELL.

M. PRINGLE—par M. Sam. Hughes :

1. A qui a été adjugée l'entreprise des travaux à faire à Port-Burwell ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées ?
3. Dans la négative, pourquoi ?
4. Quels étaient les prix payés ?

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. L'ouvrage a été fait à la journée.
2. Non.
3. Comme les travaux préliminaires consistaient exclusivement à renouveler les constructions existant déjà, il ne fut pas jugé possible de produire un devis définitif assez complet pour prévenir toute réclamation basée sur ouvrage de surcroît.
4. Pour obtenir une réponse à cette question il faudrait demander le dépôt d'un rapport.

CANAL DU SAULT STE-MARIE—CREUSAGE.

M. PRINGLE—par M. Sam. Hughes :

1. Dans quel mois de l'année 1903 a été adjugée l'entreprise relative au dragage du canal du Sault Sainte-Marie ?
2. Si elle a été adjugée dans l'automne, pourquoi ne l'a-t-elle pas été dans une saison qui aurait permis aux entrepreneurs canadiens de commencer les travaux ?
3. Des entrepreneurs des Etats-Unis ont-ils eu l'entreprise ?
4. Quel était le prix stipulé ?
5. Les travaux étaient-ils de nature si urgente que les entrepreneurs canadiens aient dû être exclus ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. En novembre.
2. L'entreprise a été adjugée au cours de l'automne parce que les crédits votés par le Gouvernement ne furent disponibles que dans ce temps-là, la session du Parlement s'étant terminée le 24 octobre 1903.
3. Oui.
4. Quatre-vingt cents la verge cube.
5. Pour pouvoir employer le crédit il était nécessaire d'adjuger l'entreprise aussitôt que possible après la prorogation.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. LEFURGEY—par M. A. Martin :

1. Des études préliminaires pour lesquelles un crédit de $1,500 a été inscrit au budget l'an dernier, ont-elles été faites au sujet de l'embranchement projeté de chemin de fer depuis un point sur la ligne principale du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard jusqu'à un point sur le littoral au ou près du Cap-Ouest ?
2. Dans la négative, quelle en est la raison ?
3. Le gouvernement se propose-t-il de faire faire ces études, et quand ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Non.
2. Parce que la brigade des ingénieurs était absolument occupée à d'autres travaux.
3. Il n'y a pas pensé dans ces derniers temps.

L'AUDITEUR GENERAL.

M. LENNOX :

1. Des mesures définitives ont-elles été adoptées pour retenir les services de M. McDougall comme auditeur général ?
2. Où en est la question en ce qui concerne la démission de l'auditeur général, ou autrement ?
3. Le gouvernement se propose-t-il, au cours de la présente session, de présenter quelque mesure afin d'assurer entre la commission du Trésor et le bureau de l'Audition une entente plus efficace et plus satisfaisante ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Il n'y avait pas d'arrangement défini ni indéfini, ni de démarches à faire pour retenir M. McDougall à l'emploi du pays comme auditeur général. M. McDougall occupe aujourd'hui le même poste que depuis sa nomination.
2. L'auditeur général a retiré sa démission.
3. Le Gouvernement n'a pas l'intention d'étudier cette question avant que le ministre des Finances soit de retour d'Europe.

PISCIFACTURES DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. WILMOT :

1. Combien de saumons ont été déposés dans l'étang de Carleton, Saint-Jean, N.-B., et combien ont-ils coûté, chaque année, depuis 1902 jusqu'à présent ?
2. Combien d'œufs ont été produits, et où se trouvent les établissements de pisciculture dans lesquels on les a déposés pour les faire éclore?

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1.

Année.	Nombre.	Coût.
1903.	1,289	$3,825
1904.	1,022	3,334

2. Seize millions et demi d'œufs. A Gaspé, Québec ; à Margaree, Nouvelle-Ecosse ; à Bedford, Nouvelle-Ecosse ; à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick ; à Restigouche, Nouveau-Brunswick.

AMELIORATION DE LA RIVIERE THAMES.

M. CLEMENTS :

1. A-t-on terminé l'exploration de la rivière Thames entre le lac Ste-Claire et la ville de Chatham en vue d'y creuser un chenal de quinze pieds tel que projeté par le Gouvernement ?
2. Dans l'affirmative, combien a coûté, jusqu'à présent, la confection des plans, devis et autres travaux se rattachant audit chenal ?
3. Le gouvernement a-t-il l'intention de compléter les travaux d'après les plans et devis soumis, et quand les travaux commenceront-ils ?

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.

2. L'exploration a été faite par le personnel régulier du département et il n'y a pas eu d'autres dépenses.
3. Cette question est à l'étude.

SUBVENTIONS AUX STEAMERS.

M. ALEX. MARTIN :

1. Le gouvernement donne-t-il actuellement une subvention à quelque ligne de steamers voyageant entre un port quelconque de l'île du Prince-Edouard et les Antilles ?
2. Quel montant est payé à titre de subvention par le gouvernement à des steamers voyageant entres d'autres ports des Provinces maritimes et les Antilles ?
3. A-t-on fait des représentations au gouvernement ou à quelqu'un de ses membres au sujet de l'établissement d'une telle communication entre les Antilles et l'île du Prince-Edouard ?
4. Dans l'affirmative, de quelle nature étaient-elles, et qu'est-ce que le gouvernement se propose de faire dans l'espèce, en vue de stimuler le commerce et de mettre la province sur le même pied que les provinces voisines ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre du Commerce) :

1. Non.
2. $65,700 par année pour le service qui se fait entre Saint-Jean, Halifax, les Antilles et Demerara, et $1,150 par voyage d'aller et retour pour le service qui se fait entre Halifax et la Jamaïque.
3. Indirectement.
4. Cette question est à l'étude.

LE CAPITAINE ST. LOUIS.

M. AMES—par M. Daniel :

Le ministre de la Marine et des Pêcheries a-t-il réinstallé le capitaine Louis St. Louis qui a été privé de son certificat par le jugement du commissaire des sinistres maritimes, Salmon, lors de l'enquête "Canada-Cap-Breton" ? Dans l'affirmative, pour quelles raisons cet officier a-t-il été réinstallé ?

L'honorable L. P. BRODEUR (pour le ministre de la Marine et des Pêcheries) : Il n'était pas nécessaire de réinstaller le capitaine Saint-Louis, parce qu'il n'a jamais été privé légalement de son certificat.

PROTECTION DES FEMMES ET DES ENFANTS.

M. AMES—par M. Daniel :

1. La Société de protection des femmes et des enfants, de Montréal, a-t-elle adressé une pétition au ministre de la Justice en mai 1903, demandant que le code pénal soit amendé de telle sorte que les batteurs de femmes puissent être condamnés à la peine du fouet et que des constables puissent entrer dans une maison sans mandat, lorsqu'une femme y est maltraitée ?

L'honorable M. FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je dois dire, en réponse à mon honorable ami, que, l'année dernière M. Bickerdike a proposé un amendement au code pénal. Je n'ai pas cru devoir l'accepter, parce qu'il allait beaucoup trop loin ; mais si on fait de nouveau cette proposition en comité lorsque les amendements au code pénal seront présentés, au cours de cette session, je profiterai de cette occasion-là pour l'étudier.

BARRAGE DU CHENAL SAINT-IGNACE.

M. MONK :

1. Le gouvernement s'est-il engagé, à la demande écrite de MM. François Arthur Marcotte, Edmond Angers et Gilles Godin, à exécuter certains travaux au barrage du chenal Saint-Ignace, dans la paroisse de Sainte-Anne de la Pérade ?
2. Un plan desdits travaux a-t-il été préparé par J. L. Michaud, ingénieur du Gouvernement?
3. Sinon, par qui ce plan a-t-il été préparé ?
4. Le capitaine Edmond Angers a-t-il, par lettre du 7 mars 1894, adressée au département, à Ottawa, réclamé l'exécution des travaux en question ?
5. L'argent nécessaire pour l'exécution desdits travaux a-t-il été voté par le Parlement ?
6 Lesdits travaux ont-ils été exécutés ?
7. Pourquoi n'a-t-on pas complété lesdits travaux ?
8. Quand lesdits travaux seront-ils faits ?

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Les personnes mentionnées dans cette interpellation ont sollicité l'exécution de certains ouvrages dans le chenal Saint-Ignace, paroisse de Sainte-Anne de la Pérade, et cela, après que l'ingénieur en chef eut fait un rapport favorable.

2 et 3. Un plan a été préparé par M. J. L. Michaud, ingénieur du département des Travaux publics.

4. La lettre dont il s'agit n'est pas dans la liasse.

5. Oui.

6, 7 et 8. Oui. Avant l'exécution des ouvrages le plan préparé par M. J. L. Michaud fut soumis à tous les propriétaires riverains, qui convinrent par écrit de ne réclamer aucune indemnité pour dommages pouvant résulter de l'exécution de ces ouvrages.

AGENCE D'IMMIGRATION EN ANGLETERRE.

M. MONK :

1. Quel a été le coût total, par année, pendant les trois dernières années fiscales, de l'agence d'immigration en Angleterre sous la direction de M. Preston ?
2. Combien d'aïdes rétribués par le gouvernement fédéral sont employés par ledit Preston ?
3. Quels sont les noms et salaire de chacun desdits aides ?
4. Quelle est la date du dernier rapport de M. Preston, et quand sera-t-il prêt à être distribué ?

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Pour l'année 1901-1902, $10,582.13 ; pour l'année 1902-1903, $31,688.98 ; pour l'année 1903-1904, $31,021.48.
2. Il y a quatorze aides rétribués par le Gouvernement du Dominion.

3. C. F. Just, commis, par mois..$154 16
C. A. Allen, commis, par mois .. 83 32
W. G. Fincham, commis, par mois 52 72
Mlle F. E. Gardner, commis et comptable 52 72
Mlle E. Godden, sténographe, par mois 37 92
Mlle B. Lock, sténographe, par mois 34 26
Mlle B. Ferrar, clavigraphiste, par semaine 7 30
Mlle K. Hales, clavigraphiste, par semaine.. .. .. 7 30
Mlle D. Fleetwood, clavigraphiste, par semaine.. .. .. .. 7 30
Mlle C. Priske, clavigraphiste, par semaine 4 87
E. G. Everett, commis, par semaine 10 67
E. Peddle, messager 3 65
A. G. Hannell, commis, par semaine 9 92
W. Webb, gardien 6 08

4. Le 30 juin 1904 et publié dans le rapport du département de l'Intérieur.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. MONK :

1. Quel est le montant des dépenses occasionnées au gouvernement, du 1er février 1904 au 1er janvier 1905, pour les wagons officiels fournis à la nouvelle commission des chemins de fer ?

2. Quel montant le gouvernement a-t-il payé pendant ladite période pour assistance légale à ladite nouvelle commission des chemins de fer, et à qui ces deniers ont-ils été payés ?

3. Quel montant total a été dépensé pour ou par rapport à ladite commission au cours de l'année expirée le 1er février 1905 ?

4. Combien de décision finales ont été rendues par la commission pendant ladite année ?

L'honorable H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. $21,701.99.

2. $1,030 à A. Geo. Blair, jr., $212.50 à Macdonald, Shepley, Middleton et Donald.

3. $79,600.50.

4. La commission a rendu 72 décisions dans des causes contestées et 289, dans des causes non contestées, ce qui fait un total de 361 ordonnances rendues dans l'année.

EXPLORATIONS DANS LE COMTE JACQUES-CARTIER.

M. MONK :

1. Des ingénieurs ou officiers du gouvernement ont-ils fait des explorations dans le comté dé Jacques-Cartier, et spécialement dans les paroisses de la Pointe-Claire et de Sainte-Anne au cours des mois d'octobre et novembre derniers ?

2. Quel a été le coût de ces explorations ?

3. Dans quel but ont-elles été faites ?

4. Quel rapport (s'il en est), ont été faits par ceux qui ont conduit ces explorations ?

5. Combien de personnes étaient employées à ces travaux ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

Sir WILFRID LAURIER.

1. L'équipe n° 9 du corps des arpenteurs du canal de la baie Georgienne a travaillé à Sainte-Anne et le long de la rive nord du lac Saint-Louis, dans la direction de la Pointe-Claire, durant les mois d'octobre et novembre. La section n° 9 s'étend de Sainte-Anne à Montréal, et les travaux à faire sont, en grand partie, dans le comté de Jacques-Cartier.

2. Les explorations se continuent. L'équipe n° 9 a coûté $3,828.59, en octobre et novembre, y compris 4 jours en septembre.

3. Ces explorations se rapportent à la construction projetée du canal de la baie Georgienne, entre le lac Huron et Montréal par voie de la rivière aux Francais, du lac Nipissingue, la rivière Mattawa et de la rivière Ottawa.

4. Les explorations ne sont pas terminées. Nous n'avons reçu que les rapports ordinaires concernant la poursuite des travaux.

5. L'équipe n° 9 comprenait 22 hommes en octobre et 21 en novembre.

LISTES ELECTORALES.

M. BOYCE :

1. Toutes les listes électorales pour les parties non organisées d'Algoma-est et ouest, de Nipissingue-Est et Ouest, et de Nipissingue et de la Rivière-à-la-Pluie, employées lors de la dernière élection fédérale, ont-elles été préparées et revisées sous l'empire du statut d'Ontario, "Voters List Act," 3e partie, et par les mêmes officiers ?

2. Dans le négative, quelles listes ont été préparées et revisées différemment ?

3. En vertu de quelle autorité ces listes ont-elles été préparées ?

4. A quelle date ?

5. Par qui ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Toutes les listes électorales pour les parties non organisées d'Algoma-est, d'Algoma-ouest et des districts électoraux de Nipissing et de la Baie du Tonnerre et de la Rivière à la Pluie, ayant servi à la dernière élection fédérale, ont été préparées et revisées sous l'empire du statut d'Ontario, "Voters List Act", mais non, dans tous les cas, par les mêmes fonctionnaires mentionnés dans ce statut.

2. Réponse comprise dans la précédente.

3. En vertu d'un décret du conseil, rendu sous l'empire de l'article 9 de l'acte du cens électoral, tel que amendé pendant la session de 1901.

4. Le décret du conseil est en date du 25 août 1904.

5. Dans Algoma-est, les listes ont été préparées par le shérif Jackson, pour l'île Manitoulin, la baie Collins, l'embouchure des rivières Killarney et White, et par William Thompson, de Blind-River, pour les autres parties des districts non organisés qui sont sur la terre ferme.

Dans Algoma-ouest, les listes ont été préparées par Jacob Stevenson, le shérif refusant d'agir.

Dans Nipissingue, le shérif Varin et son adjoint, Pierre Groulx. Dans la Baie du Tonnerre et la Rivière à la Pluie, le shérif Thompson, du district de la Baie du Tonnerre, et le shérif Humble, du district de la Rivière à la Pluie. Tous étaient autorisés à nommer des recenseurs agissant sous leur direction. Les personnes suivantes ont été nommées pour entendre des appels : le juge McCallum, pour Algoma-est ; le juge O'Connor et le magistrat de police Guibell, pour Algoma-ouest ; le juge Valin et le juge Leask, les deux juges de Nipissingue, et John Loughrin, le magistrat stipendiaire, ont été chargés d'entendre les appels dans le district de Nipissingue. Le juge Fitzgerald, de Port-Arthur, dans le district de la Baie du Tonnerre, et le juge Chapper, de Rat-Portage, pour le district de la Rivière à la Pluie.

SERVICE TELEPHONIQUE MUNICIPAL.

M. BOYCE :

1. Où en est rendue la demande actuellement soumise à la commission des chemins de fer de la part des villes de Port-Arthur et de Port-William à l'effet de relier leur réseau de téléphone municipal aux stations du Pacifique Canadien dans ces deux villes ?

2. Ladite commission a-t-elle décidé que le Pacifique Canadien doit permettre de relier le réseau de téléphone municipal des deux dites villes aux stations dudit chemin de fer, moyennant compensation ? Dans l'affirmative, cette décision a-t-elle été mise à exécution ?

3. La compensation à payer au Pacifique Canadien a-t-elle été fixée ? Dans l'affirmative,par qui, et quel en est le chiffre ? Dans la négative, qui doit en fixer le montant ?

4. Le Gouvernement sait-il que d'autres municipalités au Canada attendent avec impatience le règlement final de cette question pour faire la même demande ?

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je suis obligé de demander à mon honorable ami de déposer une motion.

LE DIRECTEUR DU BUREAU DE POSTE DE SHELBURNE.

M. JOHN BARR (Dufferin) : Je demande :

Un relevé de toute la correspondance échangée entre le gouvernement ou aucun ministre et un ou des particuliers concernant le renvoi du directeur du bureau de poste de Shelburne, Ontario, le ou vers le 7 mars 1903.

Je fais cette demande pour connaître les raisons qui ont motivé le renvoi de ce fonctionnaire. Pour mettre la Chambre au courant de la question, il suffit de rappeler les faits. En 1867, M. Berwick était nommé directeur du bureau de poste de Shelburne, Ontario, et pendant 37 ans, à venir jusqu'en 1903, il occupa cette position honorablement et à la satisfaction du public. Il resta à son poste, non seulement sous le gouvernement conservateur, mais aussi sous le gouvernement Mackenzie, et jamais il n'y eu de plainte contre lui. Il est vrai que M. Berwick a des intérêts dans une entreprise commerciale, qu'il est un des associés de cette maison, et qu'il a probablement consacré une partie de son temps à surveiller les intérêts de cette société. Mais à l'heure de la distribution du courrier, il était presque toujours à son poste, et s'il lui arrivait de s'absenter il était toujours remplacé par un aide compétent, parfaitement au courant de la besogne. Une preuve de sa compétence et de son assiduité, c'est que durant ce grand nombre d'années, jamais une plainte n'a été formulée contre lui, et ce n'est qu'en 1903 qu'on s'imagina de lui reprocher de se livrer à d'autres occupations, tandis qu'il y avait à Shelburne de bons libéraux qui consacreraient tout leur temps aux affaires du bureau de poste.

Je crois que c'est la seule raison du renvoi de M. Berwick. On peut alléguer qu'il ne se tenait pas constamment à son bureau, mais il ne faut pas oublier que Shelburne n'est qu'un village et qu'on trouve rarement un directeur de bureau de poste de village constamment à son bureau. S'il est remplacé par une personne compétente, tout le monde est satisfait. Je dirai même que celui que a remplacé M. Berwick n'est pas aussi assidu que lui et n'a pas un aide aussi compétent.

Dès le commencement de 1903, quelques citoyens, une douzaine au plus, qui tous ambitionnaient la place, commencèrent à agiter cette question. Quand, plus tard, le changement fut fait, je suis convaincu que les onze agitateurs qui n'avaient pas eu la place étaient aussi mécontents du changement que tout le reste de la population. Je ne crois pas que le Gouvernement ait grossi le nombre de ses amis dans le village, en faisant ce qu'il a fait. Tout le travail s'est fait subrepticement. Je n'ai pas eu connaissance qu'on ait fait signé des requêtes. La majorité de ceux qui se servent de ce bureau de poste n'a porté aucune plainte, ni n'a entendu dire qu'il y avait des plaintes. Mais ceux qui espéraient obtenir cette situation réussirent à s'assurer le concours d'un sénateur et peut-être aussi d'un député, qui résident tous deux en dehors de la division électorale et n'ont d'autre intérêt dans la question que de favoriser leurs amis du parti libéral ; quel autre intérêt pouvaient-ils avoir à faire démettre un fonctionnaire qui avait blanchi au service de l'Etat?

Quoi qu'il en soit, ils réussirent à faire ce changement à l'insu du représentant du comté et à l'insu de presque tous des intéressés. M. Berwick, qui avait occupé cette charge pendant trente-sept ans, fut remercié de ses services sans qu'on lui ait même donné une raison, autant que je sache. A tout événement, on n'a pu alléguer aucune raison plausible, car il n'en existait pas. Ces quelques agitateurs réussirent à installer un de leurs amis politiques à la place que M. Berwick avait oc-

cupé si longtemps. Si jamais nous devons avoir au Canada le système en vogue aux Etats-Unis, des actes comme celui-là sont bien de nature à nous l'assurer. C'est un fait reconnu que le Gouvernement, dans les différents services publics, écarte systématiquement les fonctionnaires conservateurs et que bientôt il n'y en aura plus un seul en activité de service. Mais mes honorables amis de la droite me permettront de leur signaler un signe des temps. Ils ne peuvent ignorer que les provinces, les unes après les autres, se déclarent en faveur de la politique conservatrice, par d'écrasantes majorités, et dans le cas le plus récent, la défaite des libéraux s'est changée en une déroute complète. Si le prochain gouvernement d'Ontario allait suivre l'exemple des gouvernants d'Ottawa, il remercierait de leurs services, non seulement tous les fonctionnaires qui n'ont pas fait leur devoir, mais aussi ceux qui, comme M. Edward Berwick, n'ont rien à se reprocher ; pour une raison ou pour une autre, on les mettrait à la porte pour les remplacer par des amis du parti au pouvoir.

Nous n'avons qu'à suivre l'exemple donné par le Gouvernement fédéral pour voir fleurir dans Ontario le principe "Aux vainqueurs les dépouilles". Je considère que l'introduction de ce système par le Gouvernement actuel fut un malheur pour le Canada ; mais le Gouvernement ne pourra pas blâmer les conservateurs d'Ontario, s'ils appliquent à ses amis la règle qu'il a lui-même établie. Nous ne désirons pas adopter cette ligne de conduite ; c'est avec regret que nous y serions forcés ; mais qui osera nous le reprocher, si c'est le seul moyen qui nous reste de protéger nos propres amis?

Je sais qu'on pourra m'objecter que M. Berwick a des intérêts dans un magasin à Shelburne ; mais on ne peut pas prétendre qu'il ait négligé ses devoirs comme directeur du bureau de poste. Je répète qu'il était tous les jours à son service, pour la distribution du courrier, et sa conduite n'a jamais donné lieu à une plainte fondée. Quand les documents auront été déposés, j'espère que nous saurons quel a été le pouvoir occulte qui a pu obtenir cette destitution à l'insu du représentant du comté et de la grande majorité de la population intéressée.

L'honorable sir WILLAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je ne vois aucune objection à l'adoption de cette motion. Je suis convaincu que lorsque les documents auront été déposés, l'honorable député se rendra compte que le changement dont il parle n'a pas été amené pour des considérations de partis. Je crois même qu'il a lui-même donné la vraie raison. Je suis porté à conclure de ses propres aveux, que le bureau de poste de Shelburne avait acquis assez d'importance pour exiger tout le temps et toute l'attention du titulaire de ce poste. Dans le moment même je ne me rappelle pas du tout les circonstances. Je devrais peut-être m'excuser de ne m'être pas renseigné plus tôt, mais l'avis de motion donné par l'honorable député m'a complètement échappé. J'ai fait demander les documents en question et j'espère les avoir avant d'être appelé à répondre.

Quoi qu'il en soit, l'honorable député de Dufferin (M. Barr) admet lui-même que le village de Shelburne a pris une importance considérable. Je suppose aussi qu'il y a à cet endroit plusieurs marchands engagés dans le même négoce que l'ex-directeur du bureau de poste. Si les faits sont tels que je les suppose, je suis convaincu que les documents qui seront produits démontreront que ce changement n'a été que l'application de la règle adoptée par le département et qui veut que la place de directeur d'un bureau de poste soit occupée par un homme n'ayant pas d'autre occupation, si les émoluments attachés à l'emploi sont suffisants pour permettre au titulaire de vivre sur un pied d'égalité avec la moyenne de la population de la localité.

Vous comprenez comme moi, Monsieur l'Orateur, qu'un marchand-épicier, dans un village, s'il est en même temps directeur du bureau de poste, aura, par le fait même, un avantage sur ses concurrents. Tant que les revenus du bureau ne sont pas suffisants pour procurer une honnête aisance au titulaire, cette raison n'est pas invoquée. Mais lorsque la localité prend de l'importance et que les commerçants rivaux s'y objectent, nous sommes bien obligés d'en tenir compte. Je crois que c'est ce que l'honorable député constatera, dans le présent cas.

Je ne refuterai pas son autre argument et j'ajouterai que je ne considère pas comme une raison suffisante de son renvoi, le fait que M. Berwick a occupé cet emploi pendant trente-sept ans. Un fonctionnaire qui reste trente-sept ans en activité de service n'a pas trop à se plaindre, et d'ailleurs, si ce n'est qu'en 1903 que M. Berwick a été remplacé, on ne peut pas dire que le Gouvernement a mis beaucoup d'empressement à le révoquer. S'il a gardé son emploi pendant trente-sept ans, je suis convaincu qu'il a été remplacé pour la raison que je viens de donner et non pour des considérations de partis politiques.

M. BARR : Avec votre permission, Monsieur l'Orateur, je dirai qu'il est regrettable que le directeur général des Postes ne m'ait pas demandé de réserver ma motion pour une autre séance pour lui donner le temps de se procurer les renseignements nécessaires et de jeter plus de lumière sur la question. Il prétend que le fait, pour ce fonctionnaire, d'avoir occupé sa place pendant trente-sept ans, est une raison suffisante pour le congédier.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas dit cela.

M. BARR : J'avais compris que le ministre prétendait que cette raison était suffi-

sante. Au Sénat et ailleurs, il y a des personnes âgées, et trop âgées même, pour être en état de remplir leurs fonctionns. Mais pourvu qu'elles soient des partisans du Gouvernement elles ne sont pas inquiétées. Je crois plutôt que la véritable raison du changement, c'est que M. Berwick s'est permis d'aller voter selon sa conscience, car on lui avait plusieurs fois laissé entendre que s'il persistait à ne pas voter autrement, il perdrait sa place, bien qu'il ne prit aucune part active aux élections. Quant à l'importance de Shelburne, je crois que cette localité n'est pas plus considérable, qu'elle est même moins considérable que lorsque les libéraux sont arrivés au pouvoir. Shelburne n'est qu'un simple village qui n'a pris aucun développement marquant ; je n'ai jamais entendu dire que des rivaux dans le commerce s'étaient plaints et je ne crois pas qu'il y ait eu de requête demandant le renvoi de l'ancien directeur. Il peut y en avoir eu, mais alors, elles ont été préparées et envoyées à l'insu des libres et indépendants électeurs, et si le fait avait été connu, le Gouvernement aurait reçu des contre-pétitions signées par un très grand nombre de libéraux et de conservateurs.

Je crois avoir donné la vraie raison ; il a été remercié parce qu'il était dans les affaires et avait un associé pour surveiller son commerce. Or, vous n'ignorez pas, Monsieur l'Orateur, que dans les petites localités comme Shelburne, les directeurs de bureaux de poste ont souvent d'autres occupations ; leurs fonctions officielles occupent une très faible partie de leur temps, et ils se font aider par des personnes capables. Je répète que je regrette que le ministre, se voyant dans l'impossibilité de répondre, n'ait pas demandé de remettre la discussion à un autre jour, car j'aurais pu lui fournir beaucoup d'autres renseignements. Il est probable que ses amis l'ont induit en erreur et je crois qu'il n'aurait pas ordonné ce changement s'il avait été au courant de toutes les circonstances de l'affaire.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois qu'il aurait été plus sage pour l'honorable député de ne pas se prononcer maintenant.

Lorsqu'il verra les documents, il changera d'opinion. Un grand nombre de ses propres amis ont demandé le renvoi du receveur de la poste de Shelburne.

(La motion est adoptée.)

AUTONOMIE PROVINCIALE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toute correspondance échangée depuis la prorogation du dernier Parlement entre le Gouvernement du Canada, ou quelqu'un de ses membres, et le Gouvernement des territoires du Nord-Ouest, ou quelqu'un de ses membres, au sujet de l'autonomie provinciale desdits Territoires.

Le but de cette motion est d'obtenir la correspondance échangée depuis la dernière prorogation des Chambres au sujet de l'autonomie des territoires du Nord-Ouest. Deux rapports ont été déposés pendant la dernière session mais ils étaient incomplets. Mon intention est de faire compléter le dossier.

(La motion est adoptée.)

SERVICE DE LA POSTE DANS LE DISTRICT D'ALBERTA.

M. WILLIAM J. ROCHE (Marquette) : Je demande le dépôt d'un

Etat indiquant en détail les transactions opérées pendant chacune des dix dernières années, et pendant la totalité de cette période de temps, en ce qui concerne le transport des objets de correspondance, et l'émission et le paiement des mandats-poste et bons de poste à chacun des bureaux de poste dans le district provisoire d'Alberta.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Mon honorable ami nous expliquera peut-être ce qu'il entend par les mots : " Indiquant en détail les transactions opérées pendant chacune des dix dernières années, et pendant la totalité de cette période de temps, en ce qui concerne le transport des objets de correspondance."

M. W. J. ROCHE : Je désire connaître l'ensemble des opérations de chacun des bureaux de poste de ce district provisoire pendant chaque année.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député veut-il parler du nombre des lettres et du nombre des différents articles transportés par la poste?

M. W. J. ROCHE : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Je lui ferai observer qu'il est impossible de lui fournir les renseignements circonstanciés qu'il demande, car on ne tient pas un compte à part de tous les objets de correspondance qui passent par un bureau de poste. Tous les six mois, on prépare une liste des opérations d'un bureau de poste pendant une quinzaine environ et cette liste sert de base à un calcul approximatif des différents objets de correspondance reçus à ce bureau.

M. W. J. ROCHE : C'est l'ensemble des opérations que je désire connaître.

Sir WILLIAM MULOCK : Le secrétaire du ministère m'apprend qu'il faudra écrire à tous les receveurs de la poste de l'Alberta pour obtenir ces renseignements aussi rapidement que l'honorable député le désire. Par conséquent, il y aurait des retards considérables.

M. W. J. ROCHE : Je désire vivement avoir un aperçu du volume des opérations, afin de faciliter la discussion lorsque la question de l'autonomie sera mise à l'étude.

Sir WILLIAM MULOCK : Très bien ; je fournirai tous les renseignements possibles. Mais s'il nous faut écrire pour obtenir des détails, il vaudrait peut-être mieux préparer immédiatement un rapport partiel et fournir le reste des renseignements plus tard. Je conseillerais de supprimer les mots 'en détail" et de les remplacer par le mot "approximativement.

(La motion telle que modifiée est adoptée.)

RECETTES DU REVENU DE L'INTERIEUR ET DE LA DOUANE DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. W. J. ROCHE : Je demande le dépôt d'un

Etat indiquant le chiffre des recettes perçues (1) par le ministère du Revenu de l'Intérieur, et (2) par le ministère des Douanes pendant chacune des dix dernières années, et pendant la totalité de cette période de temps, aux endroits suivants dans les territoires du Nord-Ouest, savoir :—Edmonton, Strathcona, Red-Deer, Calgary, Medicine-Hat, Maple-Creek, Lethbridge, Coutts, Cardston et Macleod.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Lorsque l'honorable député dit "pendant la totalité de cette période", a-t-il l'intention de confondre les recettes du Revenu de l'intérieur et celles de la douane ?

M. W. J. ROCHE : Non, je parle des recettes de ces deux ministères séparément pendant la totalité de cette période de temps.

M. PATERSON : C'est-à-dire pour chaque année et pour toute la période décennale ?

M. W. J. ROCHE : Oui.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Etat indiquant le nombre d'acres dans chaque township, dans le district provisoire d'Alberta et dans les parties des districts provisoires de Saskatchewan et d'Assiniboïa situés à l'ouest du rang 13, à l'ouest du 3e méridien, d'après le système d'arpentage des terres fédérales, dont il a été disposé des diverses manières suivantes, savoir :

(a) Le nombre d'acres pour lesquels des titres ont été délivrés, soit comme concessions gratuites : soit comme terres vendues.

(b) Le nombre d'acres pour lesquels des titres n'ont pas été délivrés, mais qui sont inscrits comme homesteads ou terres achetées.

(c) Le nombre d'acres pour lesquels des titres ont été délivrés ou qui ont été réservées comme subventions en terres aux chemins de fer. Aussi, indiquant le nombre de concessions accordées jusqu'à cette date dans les agences de terres qui suivent :—Edmonton, Red-Deer, Calgary, Lethbridge, et les parties de Battleford et Régina sises à l'ouest du rang 13, à l'ouest du 3e méridien.—M. W. Roche.

Copie de toutes les listes d'électeurs, telles que préparées par les recenseurs des divers arrondissements des districts électoraux des territoires du Nord-Ouest qui ont servi pour les dernières élections fédérales.—M. N. S. McCarthy.

Etat donnant le nombre total d'acres de terres publiques dont on n'a pas encore disposé dans les divers districts provisoires des territoires du Nord-Ouest.—M. N. S. McCarthy.

Etat indiquant les sommes dépensées depuis le 30 juin 1902 jusqu'au 1er février 1905 pour les deux quais et abords à Sainte-Geneviève et à l'île Bizard, dans le comté de Jacques-Cartier. Aussi, copie de toutes lettres adressées au ministre des Travaux publics au cours de l'année 1904 au sujet desdites dépenses, ainsi que les devis et états estimatifs se rapportant à ces travaux.—M. Monk.

Copie de la lettre de l'honorable M. Andrew G. Blair donnant sa démission comme président de la commission des chemins de fer et de toute correspondance se rapportant à ladite démission.—M. Monk.

ADMIS A LA DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 10) concernant les étiquettes des unions ouvrières.—M. Ralph Smith.

Le bill (n° 21) modifiant la loi concernant la sûreté des navires.—M. Sinclair.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsirdes.

Sir WILFRID LAURIER : Nous étudierons le budget des Travaux publics.

M. FOSTER : Le rapport du ministère a-t-il été déposé ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, ainsi que le rapport de l'auditeur général.

M. MONK : Quand le rapport du ministre des Travaux publics a-t-il été déposé?

L'honorable M. CHAS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : J'espère pouvoir le déposer sur le bureau de la Chambre vendredi.

Sir WILFRID LAURIER : J'étais mal renseigné. Je croyais que le rapport avait été déposé.

M. FOSTER : Je ne crois pas que nous puissions étudier le budget des Travaux publics avant que ce rapport soit communiqué à la Chambre. Les députés doivent avoir l'occasion de l'examiner.

Sir WILFRID LAURIER : Il semble que le rapport de l'auditeur général renferme beaucoup de renseignements.

M. FOSTER : En effet, mais les députés ont besoin d'examiner le rapport du ministre. Nous avons consenti dans certains cas à étudier le budget, parce que nous ne voulions pas arrêter complètement la marche des affaires, mais je ne crois pas que nous puissions voter le budget des Travaux publics avant de prendre connaissance de ce rapport.

M. HYMAN : Nous pourrions peut-être voter les crédits destinés aux dépenses imputables sur le capital.

M. FOSTER : Ces dépenses sont aussi importantes que les autres, et même un peu plus, à mon avis. Le ministère des Travaux publics est une division considérable de l'administration, et nous n'avons pas pu feuilleter le rapport de ce ministère.

Sir WILFRID LAURIER : Commençons, et si la gauche désire qu'un article du budget soit réservé, nous remettrons la discussion à plus tard.

M. FOSTER : Nous sommes dans les ténèbres ; ce sera une perte de temps.

Sir WILFRID LAURIER : Alors, nous n'avons pas d'autre alternative que de lever la séance.

M. FOSTER : Le ministre de la Milice (sir Frédérick Borden) est-il prêt à soumettre son budget?

Sir WILFRID LAURIER : Son rapport n'est pas encore déposé.

M. FOSTER : Que nous reste-t-il ? Quand aurons-nous le rapport du ministère des Chemins de fer?

M. EMMERSON : Je ne l'ai pas encore reçu de l'imprimerie nationale. On m'a promis de le livrer demain.

Sir WILFRID LAURIER : Demain, nous étudions le projet de loi concernant le recensement et les statistiques, ainsi que le projet de résolution relatif à l'empaquetage des pommes. Cela remplira la journée.

M. FOSTER : Ces mesures ne sont pas en état aujourd'hui ?

Sir WILFRID LAURIER : Non, nous ne nous attendions pas à les délibérer. Plusieurs députés désiraient assister au débat sur ces questions, et nous l'avons fixé à demain.

M. FOSTER : Pour terminer l'après-midi, nous pourrions étudier ces crédits et laisser quelques item en suspens, ainsi que nous l'avons fait pour le budget de la milice, afin de pouvoir remettre en discussion n'importe quel article.

Travaux publics—imputables sur le capital—édifices publics d'Ottawa—bâtiment des archives fédérales, 45,000.

M. BERGERON : Veuillez expliquer la nature de ce crédit?

M. HYMAN : Cet édifice servira à mettre en sûreté les archives et les documents publics. Il sera construit en arrière de l'imprimerie nationale, sur un terrain appartenant à l'Etat. L'entreprise à été adjugée à M. William McGillivray, d'Ottawa, au prix de $49,847.

M. FOSTER : Combien a-t-on dépensé jusqu'ici pour ces travaux ?

M. HYMAN : Presque rien ; le contrat a été signé le 29 septembre.

M. BERGERON : Quand se termineront les travaux ?

M. HYMAN : Le 30 septembre.

M. BERGERON : Erigera-t-on un autre édifice pour y loger notre galerie nationale ?

M. HYMAN : Oui ; un autre article du budget a trait à cette construction.

M. FOSTER : Comiben le ministre croit-il dépenser pour ces travaux d'ici au premier juillet ?

M. HYMAN : Environ $35,000.

M. FOSTER : Combien coûteront en tout l'édifice et son aménagement ?

M. HYMAN : L'édifice coûtera $49,857. Il y a de plus $6,000 pour un ascenseur, $5,000 pour les appareils de chauffage, $2,500 pour l'installation électrique, $10,000 environ pour les accessoires et le mobilier, $2,000 pour le nivellement du terrain, les trottoirs et les dépenses imprévues, soit approximativement $80,000 en tout.

M. FOSTER : $80,000 pour l'édifice complet ?

M. HYMAN : Oui ; ce sera une construction à l'épreuve du feu.

M. FOSTER : Quelles seront ses dimensions, et combien aura-t-elle d'étages ?

M. HYMAN : Trois étages et un sous-sol. L'édifice aura cent pieds de longueur par cinquante pieds de profondeur.

M. BERGERON : L'Etat possède-t-il beaucoup de terrain dans cette partie d'Ottawa ?

M. HYMAN : Il possède un grand nombre de pieds de terrain dans ce district. Je crois que presque tout le terrain appartient au ministère de la Milice.

M. BERGERON : Je voulais m'assurer si on pourrait loger dans cet édifice une partie des bureaux publics dispersés ici et là dans Ottawa. Nous payons une forte somme pour le loyer de ces bureaux et nous réaliserions une économie en les réunissant tous sous le même toit. Ce serait plus commode aussi, car il faut maintenant parcourir toute la ville lorsqu'on a plusieurs bureaux publics à visiter.

M. HYMAN : Je ne crois pas possible de réunir tous ces bureaux dans cet édifice. Je dois dire que le bibliothécaire m'a demandé la permission de se servir d'un ou de deux étages pour y déposer un certain nombre de documents qui encombrent la bibliothèque. Nous nous proposons d'utiliser à cette fin une partie de l'édifice, mais je ne crois pas que celui-ci puisse être utilisé autrement. Il est à l'épreuve des incendies et servira uniquement de garage.

M. FOSTER : Cela soulève la question de la capacité de la bibliothèque. Celle-ci n'est pas très grande. Elle est très bien garnie, mais l'espace est insuffisant. Lorsqu'on construit un édifice comme celui-là, il doit être facile d'ajouter une couple d'étages, et il y a lieu de se demander si on ne pourrait pas y trouver assez d'espace pour loger une partie des livres et des documents de la bibliothèque dont on se sert rarement, mais qu'il faut conserver. Il ne serait pas à propos, selon moi, de loger des bureaux publics sous le toit du musée national, parce que cette adaptation de l'édifice à des fins différentes ne conviendrait pas. Néanmoins il faudra tôt ou tard trouver plus d'espace pour loger les livres de la bibliothèque. Le ministre a-t-il songé à cette éventualité ?

M. HYMAN : J'ai étudié ce problème de mon mieux et je ne doute pas qu'un étage ou deux—un certainement—pourront servir à cette fin. A ce sujet, je dois dire que le bibliothécaire m'a aussi demandé s'il ne serait pas possible d'exhausser la toiture de cette partie de cet édifice qui sert de cabinet de lecture. J'ai prié l'architecte en chef de faire des calculs et de préparer un plan afin de s'assurer si nous ne pourrions pas de cette manière agrandir la bibliothèque sans nuire à l'apparence de l'édifice. Bien que je n'aie pas encore reçu un rapport complet de l'architecte en chef, je puis dire qu'à son avis cette amélioration pourrait se faire.

M. FOSTER: Cela servirait plutôt à agrandir la salle où l'on serre les livres.

M. HYMAN : Cela servirait à loger les livres dont on pourrait avoir besoin. De plus, je suis certain que nous pourrons mettre dans l'édifice en question les livres qui sont rarement demandés. Ainsi, en exhaussant la toiture du cabinet de lecture et grâce à l'espace que nous utiliserons dans le nouvel édifice, j'espère mettre fin à l'encombrement de la bibliothèque qui est certainement très nuisible.

M. FOSTER : Quels matériaux emploiera-t-on dans la construction de cet édifice ?

M. HYMAN : Le soubassement sera en pierres et la bâtisse en briques avec les encoignures et les bandeaux en pierres.

M. BERGERON : Avez-vous les plans ?

M. HYMAN : Je ne les ai pas ici.

M. FOSTER : Vu sa destination, l'édifice devra être solide. On devra en ériger un de bon goût et qui serait un ornement pour la ville et qui ferait honneur au Gouvernement. Quelle pierre emploiera-t-on ?

M. HYMAN : Les fondations et les garnitures seront en roche calcaire, et le toit en fer ; l'édifice est censé devoir être absolument à l'épreuve du feu.

M. WHITE : Se propose-t-on de construire les planchers en ciment ?

M. HYMAN : Oui.

M. HENDERSON : Le ministre pourrait-il nous dire en quel endroit on a mis, depuis vingt ou trente ans, tous les documents publics pour lesquels cet édifice va être construit ? Ceux qui sont actuellement emmagasinés seront-ils transportés dans le nouveau bâtiment afin que tous soient abrités sous le même toit ?

M. HYMAN : A l'heure qu'il est, une partie de l'édifice Langevin est affectée à l'emmagasinage d'une grande quantité de documents publics ; mais tous les documents des différents ministères qui valent la peine d'être gardés en sûreté, nous avons l'intention de les loger, autant que faire se pourra, dans le nouvel édifice.

M. HENDERSON : On me dit que dans l'édifice qui sert présentement de magasin il se trouve des voûtes où l'on a mis les plus vieux documents. Suis-je bien renseigné sous ce rapport ? Si je le suis, l'enlèvement de ces archives donnera beaucoup d'espace dont on pourra se servir pour d'autres fins.

M. HYMAN : Je n'en sais rien. Chose certaine, c'est que l'édifice une fois terminé, nous ferons en maints endroits, en allant à la recherche des documents, des découvertes inattendues.

M. FOSTER : Où se trouvent actuellement les archives fédérales ?

M. HYMAN : Dans l'édifice Langevin.

M. FOSTER : De quelle manière le ministre entend-il les mettre à l'abri de l'incendie ? L'édifice sera-t-il simplement incombustible, ou sera-t-il en outre pourvu de voûtes ? Certains documents sont forts importants, très précieux.

M. HYMAN : Il s'y trouvera une vaste voûte destinée aux archives d'une valeur particulière. L'édifice même constituera une véritable voûte divisée en compartiments par des cloisons incombustibles.

M. FOSTER : Combien en coûterait-il de plus pour substituer la pierre à la brique ?

M. HYMAN : Cela dépendrait, me dit l'architecte, du genre de construction que l'on adopterait. En pierre unie, l'édifice coûterait le quart plus cher.

M. FOSTER : Sans être architecte, il me semble cependant que les archives fédérales devraient se trouver dans un réel palais. Ce n'est pas dans un vulgaire bâtiment en brique, mais dans un élégant édifice en pierre que l'on devrait loger les plus précieux trésors qui se rattachent à l'histoire de notre pays.

M. HYMAN : Je dois dire que le ministère a été saisi de la question de bâtiment des archives et de celle du musée. Ce dernier devant recevoir beaucoup plus de visiteurs que l'autre, nous avons cru devoir le construire en pierre et en faire un bâtiment de

tout premier ordre. Le bâtiment des archives devant surtout servir de magasin, nous nous sommes particulièrement appliqués à le mettre à l'épreuve du feu.

M. SAM. HUGHES : Les murs seront-ils doubles?

M. HYMAN : Non.

Ottawa—Hôtel des monnaies, $200,000.

M. BERGERON : Où en est-on rendu ?

M. HYMAN : Le contrat a été signé le 5 janvier 1905. Les travaux devront être terminés le 5 janvier 1907. Des soumissions ont été demandées, et l'entreprise fut adjugée aux plus bas soumissionnaires, MM. Sullivan et Langdon, de Kingston, au prix de $263,194.

M. BERGERON : Il est inutile, je suppose, de discourir au sujet de cet édifice?

M. HYMAN : Il y a longtemps qu'il occupe l'attention de la Chambre.

M. BERGERON : Puisque nous sommes sur le point de frapper nous-mêmes notre monnaie, il est peut-être à propos de faire observer qu'une quantité énorme de pièces américaines sont en circulation dans notre pays et que certaines personnes cherchent le moyen de s'en débarrasser. Quelqu'un me disait l'autre jour qu'il y avait en circulation au Canada pour plus de $9,000,000 de monnaie américaine. Il est bien difficile d'empêcher cela, je le sais, mais il me semble que l'on pourrait faire en sorte que les banques ne remissent pas cette monnaie en circulation. La même observation s'applique aux billets de banque des Etats-Unis. Tous ceux qui ont voyagé dans la république voisine n'ignorent pas qu'on y refuse nos billets de banque, bien qu'ils aient la même valeur que l'or. Puisque nous devons construire à grands frais un hôtel des monnaies, il serait logique, ce me semble, que l'on recherchât le moyen d'empêcher la mise en circulation des pièces américaines à la place de la monnaie canadienne.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami aborde là, il en conviendra avec moi, une très grave question dont il vaudrait mieux remettre l'étude jusqu'au retour du ministre des Finances. J'ai lieu de croire qu'il viendra avant longtemps reprendre son siège au milieu de nous. Si je ne me trompe, la question de la circulation de la monnaie américaine au Canada présente deux aspects bien différents, mais elle est de celle qui ne doivent s'aborder qu'avec prudence, et si mon honorable ami veut bien attendre le retour du ministre des Finances, elle sera certainement mise à l'étude.

M. BERGERON : J'ai songé à présenter à ce propos un amendement à l'acte des banques.

M. BARKER : Combien compte-t-on dépenser par rapport à cet édifice? Le prix de l'entreprise excédant la somme prévue au budget, il est évident que l'on prévoit des dépenses additionnelles.

M. HYMAN : Il y a, en premier lieu, l'entreprise qui a été adjugée à raison de $263.-194; les calorifères coûteront $15,000; les fils et appareils électriques, $6,000 ; l'aménagement et l'ameublement, $10,000 ; les portes et l'aménagement des voûtes, $15,000. L'édifice devant renfermer de grandes quantités de monnaie et de poudre d'or, j'imagine qu'il sera nécessaire de le protéger en l'entourant d'une clôture dispendieuse dont le coût et estimé à environ $25,000.

M. BERGERON : Pourquoi n'utilisez-vous pas la clôture qui entoure sans besoin le parc de la côte Major?

M. HYMAN : Je vais prendre note de ce conseil. Y compris les dépenses imprévues, etc., $13,000, on estime que l'édifice reviendra à $350,000. A cette somme, il reste à ajouter les $21,250 qu'ont coûté l'emplacement. C'est un carré de terrain sis à l'angle des rues Sussex et Cathcart ; nous l'avons acheté de la Compagnie du Pacifique. Nous avons entamé des négociations relativement à l'achat d'un terrain adjacent—de faible étendue—sur lequel s'élève une maison d'habitation. Nous n'avons pas encore pu conclure d'entente à ce propos, mais nous ne recourrons à l'expropriation que dans le cas d'absolue nécessité. La maison coûtera assurément de $5,000 à $6,000.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre prend-il ses mesures pour qu'il ne se trouve pas d'autres bâtiments dans le voisinage de l'hôtel des monnaies? Aux Etats-Unis, tous les édifices publics sont situés à une certaine distance des autres.

M. HYMAN : Le terrain sur lequel s'élèvera la monnaie constitue un véritable square borné d'un côté par la rivière, et de deux autres par de larges rues.

M. FOSTER : Où est-il situé?

M. HYMAN : A l'angle des rues Sussex et Carthcart, au bord de la rivière, presque en face de la colline Nepean et du grand couvent de la rue Sussex. C'est dans le but de parfaire le square que le ministère veut acheter cet autre morceau de terrain dont le coût sera de $5,000 à $6,000. Ce terrain, nous n'en avons pas besoin pour la construction de l'édifice, mais nous avons pensé qu'il valait mieux ne pas tolérer aucun bâtiment dans le voisinage immédiat de la Monnaie.

M. FOSTER : Combien de terrain vous donnent ces $21,000?

M. HYMAN : Un peu plus de trois cents pieds en tous sens.

M. FOSTER : Y est-il érigé quelque bâtiment ?

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : Quand les premiers plans furent-ils dressés?

M. HYMAN : J'ignore où l'on a d'abord commencé la préparation des plans ; commencés depuis deux ans au moins, ils sont fort avancés.

M. BLAIN : Lorsque, il y a quelques années, le prmier ministre nous parla pour la première fois de l'Hôtel des monnaies. Il nous donna à entendre que l'édifice coûterait, en tout, $20,000. Mon honorable ami estime maintenant qu'il coûtera environ $375,000. Cette augmentation provient-elle de quelque modification des plans?

M. HYMAN : Les plans ont été préparés avec le plus grand soin. Dans une entreprise comme celle-ci, le public tient, ce me semble, à ce que l'on tire profit des perfectionnements les plus récents. L'architecte du ministère est allé visiter les Monnaies des Etats-Unis et d'Angleterre, et a pris conseil auprès des meilleures autorités des deux pays. Rien, absolument rien n'est épargné pour que l'édifice réponde sûrement aux fins qui lui sont assignées.

M. SAM. HUGHES: On a dit que les murs des archives sont pleins. Quelque épais que soit un mur plein, il n'empêche jamais l'humidité de pénétrer à l'intérieur. Les murs devraient toujours être creux ou doubles.

M. HYMAN : Bien que, à proprement parler, le mur ne soit pas double, il se trouve, à l'intérieur, un revêtement en fer ou en acier qu'un certain espace sépare du mur.

M. BERGERON . Ce terrain de trois cents pieds de côté a-t-il coûté $21,250 ?

M. HYMAN : Oui ; il appartenait au Pacifique-Canadien, qui n'entendait pas du tout s'en dessaisir. Le ministère chargea deux ou trois évaluateurs de faire l'estimation du terrain, qui fut ainsi fixée à environ $19,000. Nous invitâmes alors la compagnie à nous faire son prix ; elle nous demanda $43,000. Sa demande nous paraissant exagérée, nous lui offrîmes $19,000, qu'elle refusa. Nous eûmes alors recours à l'expropriation. Peu après, la compagnie fit savoir au ministère qu'elle se contenterait de $21,250.

M. SAM. HUGHES : Quand le marché fut-il conclu ?

M. HYMAN : Les négociations durèrent quatre ou cinq mois, et le marché ne fut conclu que le mois dernier. Nous avons penser que pour éviter les frais d'expropriation, il valait mieux payer un peu plus cher.

M. SAM. HUGHES : Lorsque, il y a environ une année, nous eûmes à parler de cette entreprise, quelqu'un demanda que le Monnaie fût établie à Vancouver ; l'honorable représentant de cette ville y tenait absolument. Il fit même de cette question son principal cheval de bataille lors de la campagne électorale. Je ne le vois pas à son siège ; il est sans doute sorti fort à propos.

M. HYMAN.

M. MACPHERSON : Il est ici.

M. SAM. HUGHES : Si je m'en souviens bien, ce fut là un des sujets sur lesquels il appuya le plus au cours de sa campagne électorale.

M. MACPHERSON : Ne versez pas de larmes inutiles sur sa campagne électorale.

M. BERGERON : Quels étaient les arbitres ?

M. HYMAN : Messieurs Taggart, Douglas et Wallace, d'Ottawa.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ne construit-on pas l'hôtel de la Monnaie à Vancouver ?

M. HYMAN : C'est la première fois que j'entends parler de cela.

M. ARMSTRONG : Combien avez-vous reçu de soumissions ?

M. HYMAN : Quatre. La plus basse était de $263,194 ; une autre était de $275,700, et une troisième, de $277,500. Les deux dernières avaient été déposées par M. W. H. Davis et par la maison Holbrooke, Fils et Wallace.

M. BLAIN : Il semble que l'on n'a adjugé que l'entreprise de l'édifice proprement dit. Avez-vous reçu des soumissions relativement aux appareils de l'éclairage et du chauffage ? Je vois qu'il est inscrit une forte somme pour payer les portes de l'édifice. Entend-on les acheter par voie de publicité ?

M. HYMAN : Le ministère n'a pas encore étudié ces questions-là. Ces travaux ne seront certainement pas exécutés avant un an. Chaque fois qu'il y a lieu de faire une dépense assez considérable de deniers publics ou que, pour une raison ou une autre, l'intérêt public l'exige, nous demandons des soumissions. Dans le cas qui nous occupe, nous nous conformerons à l'usage établi.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous dire aujourd'hui de quelle manière il se propose de faire construire les portes et les ferrures des voûtes dont le coût doit, a-t-il dit, s'élever à environ $15,000 ?

M. HYMAN : Il est évident qu'en pareil cas nous demanderons des soumissions.

M. BLAIN : Il y a quelques années, le ministre des Travaux publics a dit ici qu'il se proposait de faire une étude générale de la construction des édifices publics à Ottawa. Je crois même qu'il avait obtenu une promesse de vente au sujet de certains terrains avoisinant les édifices actuels, ou qu'on lui en avait laissé connaître le prix de vente, et qu'il avait laissé entrevoir la publication d'un rapport général portant sur la construction des édifices nouveaux dont on aura besoin pour la garde des documents publics et l'expédition de la besogne officielle. Le ministre voudra-t-il me dire si ce rapport est prêt ou s'il est en préparation ?

Il ne se passe pas d'année sans que le budget soit grevé de quelque somme destinée à la construction de quelque édifice nouveau ou à l'addition d'un étage à l'un de ceux qui sont déjà construits. Cette manière de procéder me semble un peu coûteuse. La Chambre saurait mieux à quoi s'en tenir, ce me semble, et l'on servirait mieux les intérêts du public si l'on assujétissait la construction des bâtiments civils à Ottawa à une règle d'application générale. L'édifice qui occupe actuellement notre attention est, cela va sans dire, destiné à une fin spéciale.

M. HYMAN : Je ne suis pas sûr d'avoir bien compris l'honorable député (M. Blain). Il serait, pour ainsi dire, impossible de dresser des plans d'après lesquels tous les édifices publics devront à l'avenir être construits. Il faut tenir compte, en chaque cas, et de l'emplacement et des besoins particuliers du moment. En ce qui concerne la construction des bureaux de poste et de douane dans les différentes parties du pays, nous nous efforçons d'obtenir les plans les meilleurs et de les faire tendre tous autant que possible vers l'uniformité.

M. BLAIN : L'honorable ministre (M. Hyman) n'a pas bien saisi ma question. J'ai voulu faire allusion à certaine déclaration faite par le ministre des Travaux publics. Il a dit qu'il s'était enquis du prix de certaine propriété de la rue Wellington, située en face du palais législatif, et se proposait de déposer à brève échéance un rapport indiquant les terrains que l'on pourrait acheter, les prix qu'on en demande, et ce que le Gouvernement déciderait de faire relativement à l'achat de ces terrains et à la construction d'édifices susceptibles de répondre aux exigences du service public.

M. HYMAN : Je comptais que la discussion de ce sujet devait se faire en même temps que celle des loyers. Si l'honorable député (M. Blain) ne voit pas d'inconvénient, cette discussion se fera en même temps que celle des loyers que le Gouvernement paie pour des bâtiments publics fédéraux. Dans la seule ville d'Ottawa, le Gouvernement paie de ce chef des sommes qui ont atteint un chiffre total tel, qu'il serait réellement dans l'intérêt public de songer enfin à la construction d'un grand édifice public susceptible de répondre aux besoins de l'administration. Cette question, j'en ai déjà fait faire une étude assez approfondie ; elle demande beaucoup de travail, étant fort complexe. On calcule en ce moment au ministère combien d'espace il faudrait actuellement pour les différents services d'Ottawa. Il va sans dire que nous devons, autant que possible, pourvoir aussi aux besoins futures. J'espère que nous aurons l'occasion, avant que le budget supplémentaire soit présenté, d'étudier cette question plus à fond et d'obtenir des renseignements plus complets. J'espère, en outre, recevoir des membres de la Chambre des avis et des observations qui nous permettront d'en arriver à une décision qui satisfera les représentants du peuple.

M. FOSTER : Quels sont les matériaux qu'on emploiera dans la construction de l'hôtel de la Monnaie ?

M. HYMAN : Cet édifice sera en pierres ; il représentera un parallèlogramme rectangulaire mesurant 220 pieds du nord au sud, et 164 pieds de l'est à l'ouest.

M. BLAIN : Quelle espèce de pierre choisira-t-on?

M. HYMAN : Nous emploierons la pierre de Nepean qu'on trouve dans les environs. C'est réellement la même pierre qui a servi à la construction des édifices du parlement.

M. BERGERON : Je comprends que cet édifice, lorsqu'il sera terminé, coûtera environ $375,000. Je suppose qu'il est trop tard maintenant pour discuter si le crédit doit être voté ou non, puisque le Gouvernement a décidé de construire ce bâtiment et que le Parlement s'est prononcé en faveur de cette construction. Pourtant, il me ferait grandement plaisir d'entendre un de ceux qui ont favorisé la création d'un hôtel de la Monnaie, m'indiquer les raisons qui l'ont engagé à appuyer cette politique. Il s'agit d'une dépense considérable pour un ouvrage qui, à mon sens, est parfaitement inutile.

M. HYMAN : Je ne faisais pas partie du Gouvernement quand celui-ci a décidé de construire cet hôtel. J'ai toujours compris que l'honorable ministre et ses collègues avaient étudié soigneusement cette question. A plusieurs reprises différentes, la Chambre s'est occupée de cette matière et, si je ne me trompe, des membres de la gauche comme de la droite se sont prononcés fortement en faveur de la construction de cet édifice. A mon avis, on ne saurait mettre en doute la nécessité de cet ouvrage. Au point de vue exclusivement administratif, on ne demande au ministère des Travaux publics que de soumettre des plans et des devis.

M. BERGERON : Quelqu'un de ceux qui ont eu à faire dans cette décision voudra-t-il nous indiquer les raisons qui l'ont engagé à agir de cette façon ? Je n'étais pas ici pour entendre ces explications. Cette institution nous coûtera environ $325,000. Bien que la construction de cet hôtel ait été décidée déjà, puisqu'il est question de ce crédit, me permettra-t-on de demander la raison qui a engagé le Parlement dans la voie où nous nous trouvons maintenant? Le montant en jeu est très considérable et, dans aucune circonstance, je n'ai entendu exposer de motif à l'appui de l'établissement d'un hôtel de la Monnaie au Canada. Je ne veux pas dire que cette dépense est complètement inutile, mais je me demande si on ne la fait pas trop tôt.

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire que le Parlement, lorsque cette question lui

a été soumise, il y a quelques années, n'a pas accepté les vues exprimées par mon honorable ami. Je crois vraiment que cette matière a été soumise d'abord à la Chambre alors que l'honorable député faisait partie de cette dernière, et qu'elle a été discutée dans l'intervalle qui a marqué son absence du Parlement. Il se rappellera, je crois, que cette question a été soumise au Parlement plus d'une fois, en 1899 ou 1900. A tout événement, que mon honorable ami ait été présent ou absent de la Chambre, ce sujet a fait l'objet de maintes discussions, et le Gouvernement en est venu à la décision qu'un hôtel de la Monnaie devenait nécessaire, par suite de la découverte de l'or au Yukon ; nous avons cru que le temps était arrivé pour le Parlement de décréter la frappe au pays de notre monnaie. Depuis 1898 ou 1899, le Yukon a produit de l'or pour un montant représentant une valeur d'au moins $10,000,000 par année. Depuis ce temps-là, le monnayage de cet or se fait aux Etats-Unis ; nous avons cru qu'il serait avantageux au pays d'avoir notre or canadien pour le mettre ensuite en circulation dans le pays. Mon honorable ami a peut-être raison quand il dit que cette circulation se trouvera trop limitée pour nous donner raison de faire la frappe de l'or pour le Canada seulement. Mais nous avons obtenu du gouvernement impérial la permission de monnayer pour son propre compte et de frapper des pièces de monnaie pour le Royaume-Uni. Nous ne monnayerons donc pas exclusivement pour le Canada, mais encore pour tout le Royaume-Uni. Le Parlement a, dans maintes circonstances, discuté ce sujet d'après les principes que je viens d'exposer, et je n'ai jamais entendu personne soulever la moindre objection à ce propos. J'ai fourni à mon honorable ami la raison principale qui nous a engagés à prendre cette attitude; elle se rapporte à la découverte de l'or au Yukon, or qui, notre avis, devrait être monnayé au Canada.

M. FOSTER : Comment ce monnayage pourrait-il favoriser la production de l'or au Yukon ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne sache pas que cette production soit augmentée d'un seul sou. Je suppose, toutefois, que mon honorable ami est partisan de la politique nationale, qu'il veut que le Canada soit aux Canadiens et que l'or canadien soit monnayé ici au lieu de l'être aux Etats-Unis, comme cela se pratique maintenant. Je croirais que cette raison s'imposerait à l'esprit de mon honorable ami.

M. MACPHERSON : Je ne saurais laisser passer cette occasion sans répondre à ce qu'a avancé l'honorable représentant de Beauharnois (M. Bergeron) lorsqu'il a dit que le Canada n'avait pas besoin d'un hôtel de la Monnaie. Il dit qu'il ne voit aucune raison spéciale nécessitant l'établissement de cet hôtel. Qu'il me permette de lui citer quelques faits qui, j'en suis certain, s'imposeront à son esprit, en sa qualité de bon Canadien. Je dirai à mon honorable ami et aux autres membres du comité que la fondation des villes de Seattle, Tacoma et Spokane-Falls est due à l'expédition de l'or canadien trouvé dans les mines du Canada même et qui est allé enrichir les coffres des marchands des Etats-Unis. Je puis ajouter que nous produisons près de $20,000,000 en or, tous les ans. A l'exception de $1,500,000 d'or trouvé à l'ouest des montagnes Rocheuses, tout le reste a été expédié aux Etats-Unis pour y être monnayé.

Lorsqu'un mineur veut vendre son or, il s'adresse aux personnes qui peuvent acheter et monnayer ce métal. Dans tout le Canada, à l'exception de Vancouver, on ne trouve pas de ville où le mineur puisse vendre son or ; s'il le fait, il sera obligé de vendre cet or $1 par once meilleur marché que le prix qu'il en obtiendrait s'il s'adressait aux Américains.

M. BERGERON : Apportera-t-il cet or à Ottawa?

M. MACPHERSON : Quel que soit le Gouvernement au pouvoir, j'espère qu'il veillera à ce que l'or produit par le pays prenne la direction de la Monnaie canadienne. De plus —c'est là ma conviction—les ministres concluront des arrangements avec les banques pour la perception de cet or. La population de l'est du pays peut difficilement se faire une idée du tort considérable causé au Canada et aux institutions canadiennes par cette opinion par trop répandue que l'honorable député vient d'exprimer, en disant que nous n'avons pas besoin d'un hôtel de la Monnaie. Je crois qu'il a exprimé cette opinion de bonne foi, mais elle n'est pas conforme aux faits. Si nous avions eu une Monnaie dans un endroit quelconque du Canada où l'on aurait pu acheter l'or à sa valeur, la ville de Vancouver, au lieu de compter 40,000 habitants, aurait vu augmenter considérablement le chiffre de sa population, car elle eût profité des avantages que lui aurait offert le transport de l'or du Yukon ; et elle serait plus considérable que Seattle, aujourd'hui. Je puis assurer à mon honorable ami que cette dernière ville, dont la population n'était que de 20,000 âmes, lorsque je la visitai pour la première fois, compte aujourd'hui 120,000 habitants. Cette prospérité est due surtout au monnayage qu'on y a fait, depuis huit ans, de l'or sorti du sol canadien. Monsieur l'Orateur, tous les citoyens de ce pays devraient savoir que le Canada est un pays producteur d'or. Nous trouvons au Canada autre chose que du blé, des volailles et des porcs. L'an dernier, nous avons produit, dans la Colombie-Anglaise seulement, pour $6,000,000 d'or, et la production totale du Canada a été d'environ $21,000,000. Je dirai à mon honorable ami que ce dernier montant a passé aux mains des Américains et qu'on le calcule

comme faisant partie de la production des Etats-Unis ; voilà pourquoi la république voisine occupe le second rang parmi les contrées les plus productives d'or du monde entier, tandis que si l'on accordait au Canada la proportion qui lui convient sous ce rapport, et si nous monnayions nous-mêmes l'or canadien, notre pays occuperait le quatrième rang parmi les autres contrées productives d'or. J'ai indiqué quelques-unes des raisons qui militent en faveur de la proposition qui nous est soumise ; il en est d'autres d'une nature plutôt nationale. A mon avis, il est grandement temps que notre pays, avec sa population de 6,000,000 d'âmes, monnaye son or et son argent. Notre sol contient tous les minerais connus : nous produisons l'or et l'argent en quantité presque illimitée, et je crois que le temps est venu de monnayer cet or au Canada et de lui donner la frappe canadienne. Nous avons de l'argent en abondance et nous devrions monnayer nous-mêmes nos pièces de 50 cents à $1.00. Quand mon honorable ami verra une pièce d'or portant au droit le nom du Canada et au revers l'emblème du castor, je sais que son cœur de patriote battra d'orgueil.

M. BERGERON : Je désire d'abord remercier mon très honorable ami pour les renseignements qu'il m'a fournis. En l'entendant, je me suis rappelé que cette question avait été soulevée en 1899 ou 1900. Si je ne me trompe, la politique s'est mêlée à la discussion qui s'est développée dans cette circonstance. Quelques-uns de nos amis de la Colombie-Anglaise ont vivement prôné les raisons invoquées, il y a un instant, par l'honorable député (M. Macpherson). Le très honorable premier ministre prouve qu'on mêle la politique à ce projet, quand il dit qu'il est important de garder notre or au Canada, pour y être monnayé, au lieu de lui laisser prendre la route des Etats-Unis. Dans ce cas, comment se fait-il que le Gouvernement ait attendu quatre ou cinq ans pour prendre cette décision, pour construire cet hôtel de la Monnaie, et qu'il ait toléré que notre or fût transporté aux Etats-Unis ?

Mon honorable ami de Vancouver dit qu'au lieu de favoriser le développement de villes américaines, nous pourrons fonder et favoriser des villes canadiennes, comme conséquence de l'établissement de cette monnaie. Assurément, l'honorable député ne parle pas sérieusement. Il sait fort bien que la plupart des Américains qui viennent au Canada à la recherche de l'or remportent dans leur pays le précieux métal qu'ils ont pu trouver ; je ne crois pas que mon honorable ami puisse trouver un moyen quelconque de les empêcher d'agir de cette façon. Notre hôtel de la Monnaie ne fera aucun travail appréciable. On y emploiera deux ou trois chefs de services et cinq ou six commis ; on y déposera beaucoup d'argent. Aussi ai-je l'intention, avant de terminer, de demander ce que coûtera le fonctionnement de cette institution. Il nous faudra employer un certain nombre de spécialistes. J'ai eu l'occasion de visiter la Monnaie de Philadelphie, et je connais le nombre d'employés qui y travaillent. D'après moi, nous ne pourrons monnayer beaucoup d'argent, et la fondation de cet hôtel n'empêchera pas les Américains de faire la frappe de notre argent.

L'honorable directeur général des Postes est venu à la rescousse et nous a parlé de cet appel qu'on ferait aux banques dans le but de nous aider à mettre cet or en circulation. Nous savons ce qui s'est déjà produit sous ce rapport. La banque du Commerce jouit d'un monopole au Yukon, mais cela n'empêche pas le transport aux Etats-Unis de l'or canadien. Quand on a demandé, pour la première fois, à la Chambre des communes d'établir cet hôtel des monnaies. Dawson avait une population de 40,000 habitants. Quel est le chiffre de cette population aujourd'hui ? On ne trouve pas 10,000 habitants dans cette ville. Où se trouve notre immense production d'or ? Je ne puis comprendre l'utilité de cette institution, qui nous fera dépenser un montant considérable d'argent.

Le fonctionnement de cet hôtel nous coûtera tous les ans énormément cher, et cela, inutilement. La raison politique n'existe plus. Si l'on construisait cette Monnaie à Vancouver ou même à Dawson, on pourrait peut-être invoquer une raison quelconque pour cela ; mais cet hôtel se trouvant à Ottawa, il ne saurait avoir d'utilité, parce que le mineur venant de Dawson aurait moins de chemin à faire prenant la route des Etats-Unis que s'il voulait se rendre à Ottawa. Mon honorable ami a dit que la création de cette Monnaie stimulerait le sentiment national. Si nous étions plus patriotes, on ne trouverait pas $9,000,000 d'argent américain, en circulation au Canada, aujourd'hui.

Sir WILFRID LAURIER : J'espère que nous pourrons nous débarrasser des pièces d'argent américaines dont parle mon honorable ami.

M. BERGERON : Cette entreprise ne fera pas disparaître cette circulation. Les banques sont remplies de pièces américaines.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne trouve rien à redire à cela. Si mon honorable ami consulte les statuts, il verra qu'on a permis aux banques de se servir de pièces américaines pour former leur réserve d'or. Cela était nécessaire, lorsque nous n'étions qu'une nation jeune et faible ; mais nous progressons rapidement. Mon honorable ami croit-il qu'il nous faudra toujours rester sans un hôtel de la Monnaie et sans coin distinct ? Il y a une raison politique de la nature la plus élevée pour nous engager à établir une Monnaie. Aujourd'hui, le Canada, avec une population de 6,000,000 d'habitants, population plus considérable que celle de la Belgique, de la Suède et de la Norvège et de

plusieurs autres pays, le Canada qui produit beaucoup d'or, peut avoir un hôtel de la Monnaie pour son propre compte. Si l'on envisage cette institution au point de vue purement commercial, on ne saurait, à mon avis, espérer réaliser des bénéfices de ce chef. Nous devrons être satisfaits, si les dépenses ne dépassent pas les recettes. Mais, quoi qu'il en en soit de tout cela, plaçons cette question sur le terrain choisi par mon honorable ami, il y a un moment : le terrain politique ; j'ose espérer que lui-même et ses amis reconnaîtront avec le Gouvernement que cette institution nous aidera à atteindre une fin utile. Cette institution indiquera clairement que le Canada marche de l'avant ; elle fera connaître notre patrie, non seulement en Amérique, mais dans le monde entier. On trouvera nos pièces d'or à Washington, à New-York ; partout aux Etats-Unis ou en Europe on reconnaîtra le Canada mieux qu'on ne l'apprécie aujourd'hui. On peut refuser nos billets de banque sur les marchés monétaires d'Europe et des Etats-Unis, mais quiconque aura dans sa poche des pièces d'or de frappe canadienne, pourra les faire accepter partout, et cela sera un grand avantage pour le Canada.

Chaque année, il sort du Yukon environ $10,000,000 d'or. C'est là la moyenne de la production. La Colombie-Anglaise, si je comprends bien les chiffres cités, il y a un instant, par mon honorable de Vancouver (M. Macpherson), produit $6,000,000, et dans l'autre partie du Canada, nous retirons de nos mines d'or $14,000,000, ce qui fait une production totale de $20,000,000. Je place la question sur le terrain de cette politique que mon honorable ami a prêchée récemment en plusieurs circonstances. Ne croit-il pas qu'il soit de bonne politique pour nous de monnayer nous-mêmes notre or au Canada? Où va notre or aujourd'hui ? Pas en Europe, car, si je ne me trompe, tout notre or passe aux Etats-Unis. Ayons un hôtel de la Monnaie ici, à Ottawa, cette Washington du Nord, et alors nous aurons une institution digne d'une véritable nation. Nos voisins n'ont pas qu'un seul hôtel des monnaies, car on en trouve un à Washington, un autre à Philadelphie, —c'est le plus ancien—un à San Francisco et un autre, je crois, à Denver. Nous allons commencer à n'en construire qu'un seul, et, au fur et à mesure que le pays se développera, nous devrons en établir d'autres, à l'instar des Etats-Unis.

M. ARMSTRONG : Il y a quelques années, on a estimé à $200,000 le coût de cette entreprise. On parle aujourd'hui d'une dépense de $375,000. Quelle est la raison de cet écart considérable ?

M. HYMAN : L'honorable député fait allusion à la question posée par un autre membre de cette Chambre, il y a un instant, en prétendant que l'honorable ministre des Finances aurait déclaré que cet édifice nous coûterait $200,000. Je n'ai jamais eu connaissance d'une telle déclaration. Je dois supposer qu'il n'en est pas ainsi de mon honorable ami, et qu'il parle d'après ses souvenirs. Si l'honorable ministre des Finances a fait cette déclaration, il n'a pas dû avoir, au préalable, fait les calculs nécessaires, puisque les plans du département n'avaient pas été encore soigneusement préparés à cette époque. S'il a parlé dans le sens qu'on indique, c'était qu'on l'avait incorrectement informé. Nous avons pris beaucoup de soin pour préparer un plan pour la construction d'un édifice dont le fonctionnement s'opérera de la façon la plus économique possible.

M. BERGERON : Combien coûtera le chauffage de cet hôtel ? Quel sera le nombre des employés et combien coûtera son fonctionnement ?

Sir WILFRID LAURIER : Nous n'en sommes pas encore rendus là. Cette question doit être posée à l'honorable ministre des Finances et non pas à l'honorable ministre des Travaux publics.

M. FOSTER : L'honorable ministre des Finances devrait se trouver ici au moment où nous discutons cet item.

M. BERGERON : Comment pourrons-nous poser de nouveau cette question, lorsque le ministre des Finances sera ici ? Cet item se trouvera voté.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que nous pourrons découvrir un moyen quelconque de satisfaire la curiosité de mon honorable ami ; il lui sera peut-être possible de trouver ce moyen lui-même.

M. BERGERON : Je suivrai le conseil de mon très honorable ami et j'attendrai le retour de l'honorable ministre des Finances.

Je ne parle pas que d'après des souvenirs. Que l'honorable ministre des Travaux publics intérimaire regarde à la page 5673 des Débats de 1901, et il y verra que l'honorable ministre des Finances a dit que l'édifice coûterait $200,000. Aujourd'hui l'honorable ministre nous dit qu'il va coûter $370,000.

M. HYMAN : Je suis bien certain que mon honorable ami ne voudrait pas me faire dire ce que je n'ai pas dit. L'entreprise a été adjugée pour la somme de $263,000.

M. BLAIN : Et il y a outre cela les portes qui vont coûter $15,000?

M. HYMAN : Oui ; ce sont des garnitures.

M. BLAIN : Les portes sont des garnitures?

M. HYMAN : Oui, les portes des voûtes sont des garnitures.

M. BLAIN : Les croisées sont-elles aussi des garnitures?

M. HYMAN : Non, elles sont comprises dans l'entreprise.

M. BLAIN : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quel sera le coût total de l'édifice, à part les garnitures. On a mentionné qu'il sera de $260,000 ; cela fera $60,000 de plus que le chiffre que nous avait mentionné le ministre des Finances. Il faudra ensuite ajouter une somme considérable pour les garnitures, comme l'honorable ministre nous l'a dit cet après-midi.

M. HYMAN : Je n'ai aucun doute que cet édifice dont l'entreprise a été adjugée au chiffre de $263,000, aurait pu être construit pour la somme mentionnée par l'honorable ministre des Finances à l'époque où il parlait. Mais tout le monde sait que pendant les trois ou quatre dernières années il y a eu une forte augmentation, probablement 25 ou 30 pour 100, dans le coût des matériaux et de la main-d'œuvre. Je suis certain que la Chambre acceptera cette explication, et si l'on considère que le ministre des Finances parlait alors sans avoir devant lui tous les plans en détail, on devra convenir que son estimation n'était pas très éloignée. L'honorable député sourit, mais je suis très sérieux, et je parle en toute connaissance de cause. Pendant les deux dernières années les travaux que j'ai dû faire faire ont coûté 20 pour 100 de plus qu'ils auraient coûté un an auparavant, et tous les membres de cette Chambre qui s'occupent de bâtiment diront comme moi que les prix sont d'au moins 20 pour 100 plus élevés qu'en 1902.

M. BARR : Le Gouvernement a-t-il consulté les directeurs des banques canadiennes ? Ils pourraient probablement nous éclairer sur la question. La dépense que l'on met à la charge du pays est considérable, et on ne semble pas s'en être assez rendu compte. Les banquiers sont bien ceux qui pourraient le mieux renseigner la Chambre sur une question de ce genre, et je voudrais savoir s'ils ont été consultés.

M. HYMAN : Au sujet de la décision qui a été prise de construire une Monnaie ?

M. BARR : Oui.

M. HYMAN : Les banquiers ont souvent fait connaître leur opinion.

M. BERGERON : En faveur ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'Association des banquiers a discuté la question à plusieurs de ses assemblées annuelles, suivant ce que j'ai lu dans les journaux. M. D. R. Wilkie, gérant de la Banque Impériale, a, autant que je me rappelle, approuvé fortement le projet. Naturellement, dans toutes les questions de ce genre il n'y a pas unanimité ; mais le projet a ses partisans dans le monde de la finance.

M. BERGERON : J'ai cru lire dans un journal que le président de la Banque de Montréal, M. George Drummond, était fortement opposé à la création d'une Monnaie au Canada.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable (M. Bergeron) est dans le vrai. Les banquiers n'étaient pas unanimes. Il y en avait qui favorisaient le projet, d'autres qui y étaient opposés.

M. BARKER : Lorsque cette question a été discutée dans les commencements on a dit que ce ne serait pas une Monnaie entièrement canadienne, mais une succursale de la Monnaie royale. Maintenant que l'on sait que cette institution va coûter beaucoup d'argent, le premier ministre pourra peut-être nous dire si ce sera une Monnaie canadienne ou une succursale de la Monnaie royale que nous allons avoir au Canada. L'honorable député de la Colombie-Anglaise (M. Macpherson) semble croire que ce sera une institution absolument canadienne, qui apportera de grands avantages et qui achètera tout l'or qui sera produit dans le pays. Quoique cette entreprise doit coûter $400,000, nous avons le droit de savoir quelle différence il y a entre une Monnaie canadienne et Monnaie royale.

Sir WILFRID LAURIER : Voici l'explication. La Monnaie sera canadienne tout naturellement. On y frappera en or canadien des pièces de cinq dollars canadiennes que nous ne frappons pas encore. Ainsi que mon honorable ami le sait, toute notre monnaie, nos pièces de vingt-cinq cents et de cinquante cents sont frappées en Angleterre.

M. BERGERON : Mais ce sont des pièces d'argent seulement.

Sir WILFRID LAURIER : Nos pièces d'or sont aussi frappées en Angleterre. A l'avenir ce sera le contraire. Notre Monnaie frappera des pièces canadiennes en argent et en or, et des souverains anglais, etc. C'est pour cela que notre Monnaie sera une succursale de l'hôtel de la Monnaie d'Angleterre. C'est l'avantage que le ministre des Finances a expliqué. Nous n'utiliserons peut-être pas nous-mêmes tout l'or que nous pouvons produire et frapper au Canada. Mais comme cet or sera frappé en souverains anglais il pourra être mis en circulation en Angleterre, et c'est pour cela que notre Monnaie sera déclarée par proclamation royale être une succursale de la Monnaie d'Angleterre.

M. BARR : Et elle pourra frapper des pièces d'argent comme des pièces d'or ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BARKER : Je ne savais que l'on se proposait aussi de frapper des pièces d'or pour le marché anglais.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BARKER : Est-ce pour cela que nous allons dépenser notre argent. Est-ce là le but de ce crédit.

Sir WILFRID LAURIER : On me dit qu'il y aura un profit dans l'opération.

Mais je ne veux rien affirmer d'une façon positive. C'est ce que l'on m'assure cependant.

M. BERGERON : Je n'ai aucune hésitation à croire à la vérité de tout ce que l'honorable premier ministre nous affirme : mais j'aimerais à savoir s'il y a une convention écrite avec le gouvernement anglais à cet égard ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BERGERON : Nous n'avons jamais eu de pièces canadiennes en or.

Sir WILFRID LAURIER : Non.

M. BERGERON : Nos pièces de monnaie sont différentes des pièces anglaises. Nous n'avons pas ici la livre ou le souverain anglais. Notre Monnaie frappera-t-elle des pièces de $5 des Etats-Unis ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. BERGERON : Et elle frappera aussi des souverains anglais.

Sir WILFRID LAURIER : Oui. Nous frapperons ici des pièces canadiennes de $5, $10 et $20, et nous frapperons aussi des souverains anglais.

M. HAGGART : Mais pas de chelins anglais ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas que nous frappions de monnaie d'argent anglaise, bien que nous en aurions le pouvoir.

M. SAM. HUGHES : N'existe-t-il pas une succursale de la Monnaie royale en Angleterre ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais le dire.

M. FOSTER : Oui, il y en a une. Si nous devons frapper ici des souverains dont l'Angleterre devra naturellement garantir la qualité et la valeur, le gouvernement impérial accepteralt-t-il tout simplement les pièces que nous lui livrerons, ou voudra-t-il avoir une certaine surveillance sur leur fabrication ?

Sir WILFRID LAURIER : Le gouvernement impérial se réservera une surveillance.

M. FOSTER : Même après le discours de mon honorable ami de la Colombie-Anglaise (M. Macpherson), nous ne savons pas encore d'une façon bien claire quel sera l'effet de la création de la Monnaie sur la production de l'or dans notre pays. J'aimerais à être renseigné sur ce point. L'honorable député semble croire que nous allons acheter tout l'or de la terre. Si c'était possible, comment ferions-nous pour en disposer ? Après tout, l'or est une marchandise comme une autre, tout comme un porc sur une ferme, dont mon honorable ami semble faire si peu de cas. Il n'y a qu'à lui attacher quelque chose à l'oreille pour lui donner cours. On a beaucoup parlé sur le sujet, mais on n'a rien défini. Une chose certaine c'est que cette Monnaie va coûter très cher. Lorsqu'on a commencé à agiter cette question dans le pays, je crois que le ministre des Finances y était opposé. On a prétendu ensuite qu'au point de vue national l'établissement d'une Monnaie canadienne serait une bonne chose, et pour ma part je suis un peu de cet avis. On a dit ensuite que cela coûterait peu d'argent. Mais nous voici en face du refrain de tous les jours. On se lance dans un projet croyant que le coût en sera raisonnable et ensuite on s'aperçoit qu'on s'est trompé. Cette Monnaie, lorsqu'elle sera en plein fonctionnement, nous aura coûté $450,000. C'est une forte somme. Mais ce n'est pas tout. Il y aura la dépense annuelle à ajouter à cela. Mon honorable ami sait que nous réalisons un bon profit sur l'argent que nous faisons frapper par la Monnaie anglaise. Ce serait une chose très facile que de faire frapper des pièces en or de $5 et de $10 à l'effigie canadienne, feuille d'érable et castor à la place de l'effigie du roi ou de l'aigle américaine, puis de les faire circuler dans notre pays et d'obliger les banques à les accepter. Tout cela serait possible et nous y trouverions un profit. Mais personne n'osera certainement prétendre que par l'établissement de cette Monnaie on va réussir à enlever à Seattle ou à aucune autre ville du littoral américain les avantages qui résultent pour elles d'avoir été les premières à créer le grand mouvement qui s'est fait vers le Yukon.

Le mineur du Yukon vend son or à titre de marchandise : il peut le vendre soit aux Etats-Unis, soit au Canada, et il le vendra dans les deux pays, tantôt aux Etats-Unis, tantôt au Canada. Or, quand la production de l'or sera accumulée jusqu'au chiffre de $20,000,000, puis de $40,000,000 et plus tard, jusqu'à $60,000,000, cet hôtel des monnaies ne saurait être un centre de réception et d'achat qui absorbera toute cette production. Alors, qu'en fera-t-on ? Toute la monnaie métallique qu'il est possible d'utiliser au pays est celle dont les banques ont besoin. Si nous obligeons ces banques à prendre notre propre monnaie, l'or obtiendra une certaine circulation. Or, la population témoigne d'une préférence marquée pour la circulation de la monnaie fiduciaire ; et elle ne tarderait pas à déposer son or dans les banques et à utiliser de nouveau les billets de banque pour la circulation. L'honorable député le sait, la circulation de l'or est la plus coûteuse de toutes, et cela en raison du frai ou de l'usure rapide de l'or. En Grande-Bretagne, où l'or entre dans la circulation générale, la perte annuelle résultant du frai est énorme. Que faut-il donc faire ? Voici à quoi se résume la thèse : c'est que nous allons effectuer une assez forte dépense pour la création d'un hôtel des monnaies et pour la frappe d'une monnaie canadienne.

C'est là, sans doute, une réforme qui a du bon, et je ne veux nullement révoquer en doute la sincérité des vues de l'honorable député à cet égard. Cette réforme s'imposera peut-être, et il est possible que l'heure soit venue de l'opérer.

Mais, il ne faut pas l'oublier, il existe une foule de besoins de nature pratique au Canada, et quand il s'agit de puiser dans le coffre public un demi-million de dollars si facilement utilisable pour ces besoins urgents et de consacrer cette somme à cet hôtel des monnaies, qui n'est qu'affaire d'ornement, après tout, bien que le pays puisse en retirer quelques légers bénéfices, il est bien légitime de se demander : est-ce bien le moment d'effectuer une si énorme dépense, et ne serait-il pas possible de faire une meilleure application de ces deniers, tout en ayant notre monnaie d'or que nous aurions pu obtenir de Londres, tout comme Londres est disposé à obtenir sa monnaie d'or du Canada ? Notre monnaie d'or n'obtiendra de circulation que dans la mesure où sa réputation sera bien établie, et il s'écoulera bien des années avant que la monnaie d'or de frappe canadienne puisse avoir cours dans les pays fort éloignés du nôtre. Il faudra, je suppose, que la Grande Bretagne exerce son initiative, de concert avec le Canada, afin de propager partout la valeur de notre monnaie. Il importe toutefois de se désabuser de certaines illusions répandues dans le public, comme de s'imaginer que la création d'une monnaie doive imprimer un merveilleux essor à nos villes et créer un marché pour toute notre production d'or.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai rien à redire ni à la forme ni au ton des observations de l'honorable député, sur la question débattue, J'ajouterai que j'abonderais même volontiers dans son sens et que je me rallierais presque à tout ce qu'il a dit.

Mais il est, toutefois, un autre aspect de la question dont il faut tenir compte. Personne ne prétend que la création de l'hôtel des monnaies développe un marché qui absorbera toute notre production d'or. Toutefois, l'existence d'une Monnaie au Canada tendra nécessairement à stimuler notre commerce et à dévier vers le pays un commerce qui se dirige aujourd'hui vers les Etats-Unis. En Colombie-Anglaise et au Yukon, le mineur extrait des entrailles du sol terrestre bien des onces d'or, et il lui faut un marché pour cet or. Ce marché, il lui est impossible de le trouver au Canada. Actuellement, chaque once d'or tiré du sol par les mineurs canadiens est expédié à Seattle, et cette production atteint le chiffre de $20,000,000. Cet or ne saurait trouver de marché ailleurs.

M. BERGERON : Si je ne me trompe, la banque Canadienne du Commerce est la banque autorisée du gouvernement au Yukon. Pourquoi la banque n'accepterait-t-elle pas l'or des mineurs et ne l'expédierait-elle pas, par esprit de patriotisme, en Angleterre même, pour la faire monnayer en pièces d'or canadiennes et en pièces d'or anglaises ?

Sir WILFRID LAURIER : C'est que la banque Canadienne du Commerce, qui a une succursale à Dawson, reçoit l'or pour le commerce et tient à le vendre avec le plus grand bénéfice. Cette banque comme toutes les autres banques sur la côte du Pacifique trouvent plus avantageux d'expédier leur or au marché le plus proche, qui est à Seattle ou San-Francisco, où l'or est acheté et monnayé. Il faut bien que cet or soit expédié vers quelque hôtel des monnaies.

M. BERGERON : Est-il probable que les banques expédient cet or ici ?

Sir WILFRID LAURIER : A coup sûr, elles le feront, mais, pour le moment, elles l'expédient à Seattle. Il en résulte que c'est à Seattle que se fait le gros des achats pour le Yukon ; c'est le centre d'échange. Il faut que l'or s'échange pour tous les articles utiles au mineur. Nous obtenons une forte part du commerce et cela pour diverses raisons ; mais il se fait à Seattle, à Tacoma et autres villes des Etats-Unis, sur le littoral du Pacifique, un important commerce que nous pourrions accaparer advenant que l'or s'expédiât ici. Qu'on établisse une Monnaie à Vancouver, et une forte partie du commerce se dirigera vers cette ville. L'établissement d'un hôtel des monnaies imprimera donc une vive impulsion à notre commerce et déviera vers le pays un commerce qui se dirige ailleurs aujourd'hui. Voilà, à mon sens, un argument qui s'impose au jugement éclairé du chef de l'opposition

M. HAGGART : Je me forme d'un hôtel des monnaies une idée qui ne cadre nullement avec la théorie émise par le premier ministre. Si je ne me trompe, aux Monnaies des Etats-Unis ou de la Grande-Bretagne on frappe gratuitement l'or qui y est expédié. Aux Etats-Unis, on expédie l'or à l'hôtel des monnaies, non pas pour le vendre, mais afin de le faire monnayer. Le mineur reçoit la pleine valeur de son or en monnaie. Puis, dans le cours ordinaire du commerce, cette monnaie d'or reste au pays en faveur duquel penche la balance du commerce, comme solde de cette balance. L'érection de ces hôtels des monnaies ne fera donc pas dévier ce flot d'or dans une direction quelconque. Du moment que l'or a été frappé à l'hôtel des monnaies et délivré au propriétaire, cet or, en dernière analyse, retourne là où il est dû et sert à acquitter la balance du commerce.

Sir WILFRID LAURIER : Comment cette balance du commerce s'acquitte-t-elle dans un pays quelconque ? Au Yukon, il y a quelques années, alors qu'il n'y existait pas de banques, le mineur apportait son sac d'or au comptoir où il l'échangeait contre quelque autre article. L'or était pesé et le mineur en recevait la valeur en marchandises. Or, à Londres, il suivrait un tout autre procédé. Là, il apporterait son or à

l'hôtel des monnaies et utiliserait la monnaie obtenue en échange de son or, pour l'achat d'articles dont il aurait besoin. Il faut bien que l'or produit au Canada soit expédié quelque part, pour être monnayé. Aujourd'hui, il existe une banque au Yukon et c'est à cette banque que le mineur porte sa poussière d'or, recevant en échange des billets de banque. Or, il faut que la banque expédie cette poussière d'or quelque part, et j'ose dire qu'il n'est pas une seule once de cet or qui ne soit expédiée aux Etats-Unis, car là, cet or peut facilement se monnayer. Sans doute, l'excédent prend la route des pays d'Europe et de tous les autres pays où on en peut avoir besoin. Mais, lorsque nous aurons établi une Monnaie à Otttawa. c'est ici que s'expédiera l'or, pour y être monnayé. Je puis bien affirmer que le gouvernement ne retirera pas de profits de cette transaction, mais nous y gagnerons par le fait même que nous garderons au Canada un fort volume du commerce qui est actuellement dévié vers les Etats-Unis.

M. BERGERON : Quelle garantie avons-nous que le mineur apportera son or à notre hôtel des monnaies pour y être frappé au lieu de l'expédier à Seattle ? Si l'on établissait une Monnaie à Vancouver, comme l'avait jadis proposé M. Maxwell, l'ancien député de Victoria, les pépites et la poussière d'or de provenance canadienne seraient expédiées vers cette ville, pour y être monnayés. Mais il est impossible d'obliger le mineur de Dawson d'expédier son or à Ottawa.

Sir WILFRID LAURIER : Il est près de six heures et si le comité consent à adopter l'article en discussion, je proposerai que le comité lève la séance.

M. FOSTER : Avec l'entente que nous pourrons revenir sur ce débat ?

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, le premier ministre nous a dit que la monnaie d'argent serait aussi frappée ici. A cet égard il semble en désaccord avec le ministre des Finances.

Au cours de la session de 1901, la question a été posée au ministre des Finances (M. Fielding) :

Est-ce qu'à la monnaie succursale, au Canada, on frappera des pièces d'argent, tout comme la monnaie d'or ?

Le MINISTRE DES FINANCES : Non, certaines raisons s'opposent à ce que nous frappions de la monnaie d'argent britannique. Nous ne réaliserons aucun profit dans la production des pièces d'or, car l'or n'a pas plus de valeur sous la forme de monnaie que sous la forme de lingots.

Puis, le ministre des Finances ajoute :

Si nous pouvions, à l'hôtel des monnaies, produire de la monnaie d'argent britannique, en quantité illimitée, cette exploitation serait fort lucrative ; mais il n'est guère rationnel de prétendre que le gouvernement britannique veuille nous autoriser à faire pareille exploitation.

Sir WILFRID LAURIER : Il s'agit ici de monnaie d'argent britannique, et non pas d'argent canadien.

(Il est fait rapport des propositions adoptées.)

(Sur motion de sir W. Laurier, la Chambre lève sa séance à cinq heures cinquante-cinq minutes de l'après-midi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 7 février 1905.

La séance s'ouvre à trois heures.

DEPUTE PRESENTE.

M. R. L. Borden, député du collège électoral de Carleton, province d'Ontario, par l'honorable Geo. E. Foster et M. F. D. Monk.

COMITES PERMANENTS.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur, je propose :

Que le nom de M. R. L. Borden, député de Carleton, province d'Ontario, soit ajouté à la liste des membres du comité permanent des privilèges et élections, et du comité permanent des banques et du commerce.

Je dirai à mon honorable ami M. Borden que je suis heureux de le revoir parmi nous, et que, dans l'espoir de son prochain retour, à la Chambre, nous lui avons réservé une place dans le comité des privilèges et élections et dans le comité des banques et du commerce. C'étaient les deux seuls comités dont il faisait partie l'an dernier et j'espère qu'il sera content d'y siéger encore.

M. R. L. BORDEN : Ils me suffisent parfaitement, Monsieur l'Orateur, et je remercie cordialement le premier ministre de son acceuil. Je suis arrivé un peu plus tard que je ne m'y attendais, mais je crois avoir droit à la sympathie de mon très honorable ami le premier ministre, car je pense qu'il s'est déjà trouvé une fois dans le même cas que moi.

Sir WILFRID LAURIER : C'est vrai !

La motion est adoptée.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose :

Que le nom de M. Fisher soit ajouté à la liste des membres du comité des bills d'intérêt privé.

C'est après m'être consulté avec mes honorables amis de la gauche que je fais cette motion.

La motion est adoptée.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 39) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto.—M. Calvert.

Bill (n° 40) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland.—M. Guthrie.

Bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer de Régina à la Baie d'Hudson.—M. Scott.

Bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon.—M. Macpherson.

Bill (n° 43) concernant la Compagnie du canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent.—M. Gervais.

DEPOT D'UN RAPPORT.

Rapport annuel de la commission géographique du Canada.—Sir W. Laurier.

RECENSEMENT ET STATISTIQUES.

Le bill (n° 5) concernant le recensement et la statistique—M. Fisher—subit sa deuxième lecture et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.

M. R. L. BORDEN : Avant que nous nous mettions à étudier ce bill article par article, l'honorable ministre, comme il est d'usage lorsqu'on propose la deuxième lecture, devrait nous expliquer l'objet et la portée du bill,et dire à quels maux il est destiné à remédier.

L'honorable M. FISHER : Je suis très heureux de me rendre à la demande de l'honorable chef de l'opposition, à qui je souhaite également la bienvenue dans cette Chambre. Ce bill a pour objet pratique de consolider la loi du recensement, celle de la statistique générale et celle de la statistique criminelle. Ces trois lois ont trait au même sujet. Elles contiennent, cependant, des dispositions différentes et empiètent, jusqu'à un certain point, l'une sur l'autre ; dans certains cas, elles viennent quelque peu en conflit sur certains détails.

M. FOSTER : Ces deux lois constituent toute la législation qui existe actuellement ?

L'honorable M. FISHER : Je n'en connais pas d'autres, si ce n'est une loi se rattachant à la création de la province du Manitoba, la loi relative aux subsides de la province du Manitoba. Elle exige qu'il se fasse un recensement dans cette province tous les cinq ans, et elle n'est contredite par aucune des dispositions du bill que je désire maintenant présenter au Parlement. A part celle-là je ne connais aucune autre loi que les trois que je viens de mentionner. Le bill que je présente les réunit et les consolide. Il pourvoit aussi à ce qu'il faut pour le fonctionnement d'un bureau permanent de recensement, et c'est ce que constitue le principal point nouveau qui y est contenu.

Je fais cette demande pour cause d'utilité publique, pour rendre l'administration du département plus efficace et pour que nous ayons un meilleur recensement à l'avenir.

M. FOSTER : Et les dépenses ?

M. FISHER : Je crois que le nouveau système sera plus économique. Voici les raisons qui me portent à le croire : Une des plus grandes difficultés que le recensement ait toujours présentées, ce fut la nécessité d'organiser pour ainsi dire sous l'impulsion du moment une équipe de gens qui n'avaient jamais fait cet ouvrage et qui, par conséquent, étaient sans expérience. Les ennuis inhérents à cette précipitation disparaîtraient s'il y avait un bureau permanent de recensement. Mais ce que je trouve tout aussi important, dans notre état actuel de développement, c'est d'obtenir une statistique exacte pour chacune des dix années qui doivent s'écouler entre deux recensements. Jusqu'à présent, à part les données recueillies à l'époque des recensements, nous n'avons pas eu de statistique précise. Il en résulte que les étudiants, les hommes publics et tous ceux qui désirent se procurer des renseignements généraux au sujet du Canada doivent remonter jusqu'à l'année du recensement ou puiser à toute autre source qu'ils peuvent découvrir. Jusqu'à présent, ces sources de renseignements sont en quelque sorte officielles. Les rapports du Commerce et de la Navigation traitent de questions de commerce, et les autres départements fournissent certains autres renseignements ; mais il n'y a pas de compilation de chiffres, dans les rapports des divers départements, sous une forme qui puisse satisfaire le public, si ce n'est dans l'annuaire canadien. Cet ouvrage est une compilation des rapports des différents départements pour l'année, mais il traite seulement de ce que ces rapports contiennent. L'intérêt du pays exige qu'il se fasse une cueillette plus fréquente de renseignements au sujet de nos industries et de notre agriculture. Pour cela je trouve nécessaire qu'il y ait un bureau permanent ayant pour fin de recueillir tout d'abord des renseignements chaque année sur les sujets dont il aura mission de s'occuper, comme le recensement de la population, la cueillette de renseignements détaillés sur tous les différents points contenus dans notre recensement décennal. Je ne demande pas qu'il soit fait un recensement complet tous les ans, ce serait sortir tout à fait de la question.

Je ne demande pas non plus qu'il se fasse tous les ans une statistique sur aucun sujet en particulier, mais je crois que dans l'intervalle qui s'écoule entre deux recensements il devrait se prendre périodiquement des renseignements sur différents points, et qu'ils devraient comprendre chaque année une partie des renseignements fournis par

le recensement lui-même. Ainsi, à propos d'agriculture on pourrait recueillir certaines données tous les deux ans et certaines autres dans les autres années. On pourrait en faire autant au sujet des industries du mouvement de la population et de l'hygiène ; on pourrait recueillir des données sur ces différents sujets, tous les deux ou trois ans ou autrement, selon la décision du département et la facilité de la tâche. De cette façon un personnel relativement restreint pourrait travailler, une année, à une certaine catégorie de statistiques et une autre année à une autre catégorie, et nous procurer ainsi, d'un recensement décennal à l'autre, une foule de renseignements précieux. Je crois que c'est là une des raisons les plus importantes, sinon la plus importante, de l'institution d'un bureau permanent, de la nomination—prévue par cet acte—d'un personnel permanent, à qui on donnerait le pouvoir de faire, dans d'autres années, ce qu'il peut faire aujourd'hui dans l'année du recensement, en lui désignant d'une façon précise quels renseignements il devra recueillir. Il se fait depuis quelque temps aux Etats-Unis un travail comme celui-là. De cette façon le bureau du recensement se procure une foule de renseignements que notre recensement n'a jamais contenus.

Le travail du recensement se poursuit pour ainsi dire d'année en année jusqu'à ce qu'on commence l'autre recensement. Les compilations et les tableaux sont établis d'après le recensement de 1891, et le travail de ce recensement se poursuit pour ainsi dire jusqu'au recensement de 1901.

M. HAGGART : Les recenseurs font-ils là, aux Etats-Unis, une simple compilation de statistiques, ou bien ouvrent-ils une enquête personnelle ainsi que la chose se pratique pour dresser le recensement ?

L'honorable M. FISHER : Ils obtiennent ce que je pourrais appeler des renseignements intérimaires. Ces renseignements n'offrent pas, il est vrai, la même exactitude que ceux qu'on peut obtenir par voie d'enquête personnelle.

M. HAGGART : Comment s'y prennent-ils alors ?

L'honorable M. FISHER : Ils ont surtout recours à la poste, et ils distribuent des formules qui leur sont renvoyées avec les renseignements demandés.

L'honorable M. FOSTER : L'honorable ministre nous dit que certains renseignements relatifs à l'agriculture seront recueillis dans une année, et certains autres renseignements, dans les années d'intervalle, et que ces renseignements pourront être utilisés pour le recensement décennal. Voilà ce que je ne comprends pas.

L'honorable M. FISHER : Ce n'est pas là mon idée. Ces renseignements ne devront pas être utilisés pour le recensement décennal, mais on en fera profiter le public dans l'intervalle des recensements.

M. FOSTER : Pour ce qui est de tel ou telle année ?

L'honorable M. FISHER : Oui, et ces renseignements ne seront en rien utilisés pour le recensement décennal. Les renseignements recueillis entre chaque recensement décennal ne nuiront en rien au travail du recensement décennal. L'établissement d'un bureau permanent de recensement ne fera pas disparaître la nécessité, ni ne nuira en rien au travail du recensement décennal. Les dépenses s'en trouveront seulement diminuées, sans compter que les renseignements recueillis d'année en année nous mettront à même de dresser bien plus facilement les tableaux du recensement décennal. En réponse à la question posée par mon honorable ami de Lanark (M. Haggart), je dirai que les renseignements recueillis entre les années de recensement ne le seront pas par voie de recensement, excepté en certains cas. Ainsi, par exemple, le recensement du Manitoba doit être dressé tous les cinq ans. Nous avons déjà eu une loi stipulant qu'en un certain jour on ferait le relevé de la population des territoires du Nord-Ouest à la fin de chaque période de cinq ans. Cette loi était pour une année bien définie. Ce travail ne se fait qu'une fois, et si l'on considère que nos territoires du Nord-Ouest prennent un développement considérable, et que le recensement du Manitoba doit être pris tous les cinq ans, le Canada se trouverait peut-être bien d'avoir tous les cinq ans un recensement des nouvelles provinces ou des Territoires. Il faudrait ici procéder à un véritable recensement, mais pour ce qui est des renseignements relatifs à l'industrie, et même d'un bon nombre de renseignements se rapportant à l'agriculture, je crois que ce travail pourrait être fait d'ici, et cela surtout par la poste. C'est le service de la poste qui serait ici notre principal auxiliaire. On pourrait, par exemple, adresser des formules en blanc à tous nos industriels, avec prière à ceux-ci d'indiquer les changements survenus depuis le dernier recensement. Ces renseignements seraient ensuite condensés, et publiés de telle façon que le public pût en tirer partie.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre se propose-t-il d'adresser, à certains intervalles, de ces sortes de formules à nos principaux industriels et hommes d'affaires ?

L'honorable M. FISHER : Oui.

M. R. L. BORDEN : Devra-t-il y avoir quelque moyen de former le public à donner les renseignements demandés ?

M. FISHER : Je désirerais que ce bureau possédât les mêmes pouvoirs que ceux qui sont stipulés dans l'acte concernant le recensement. Toute personne recevant une formule de ce genre sera tenue de fournir les renseignements demandés, sous peine des

mêmes amendes que celles déjà stipulées dans l'acte.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition serait en effet nécessaire.

M. FISHER : Absolument, et c'est là une des raisons qui font que le besoin d'une nouvelle loi s'impose. La loi actuelle ne vise que l'année même du recensement. Je suis convaincu qu'on peut en arriver à adopter un système qui nous permette d'obtenir beaucoup de renseignements spéciaux, et cela pour ainsi dire sans aucuns frais. Un grand nombre de citoyens, comptant parmi nos hommes les plus en vue, ne seraient que trop heureux de nous fournir des renseignements n'étant pas complets, ne peuvent tour de tableaux qui leur fourniraient tous ces renseignements sous une forme accessible. Voilà déjà deux ans que, dans mon département, nous avons pu recueillir une foule de renseignements sur la culture des fruits au Canada, sans qu'aucun texte de loi ait fait à nos correspondants une obligation de nous répondre ; et ces renseignements, bien que ne formant pas encore la matière d'une publication, nous ont été d'une grande utilité pour nous guider au sujet de cette culture importante des fruits. Nous avons pu obtenir, sans aucuns frais, une masse de renseignements que je pourrais à la rigueur appeler d'ordre statistique. Ces renseignements n'étant pas complets, ne peuvent être condensés et livrés à la publication, mais leur exactitude ne laisse rien à désirer, et s'ils étaient complets on pourrait en tirer la matière d'une publication fort précieuse. Je suis convaincu, d'après ce que j'en sais, que nous pourrions obtenir, pour ainsi dire sans aucuns frais, tous les derniers renseignements d'ordre agricole se rapportant aux terres en culture et aux probabilités des récoltes. Nous pourrions ensuite condenser ces renseignements et en publier les résultats. La seule dépense serait la rédaction et l'impression des formules pour distribution, et le travail se rapportant à la réception et à l'examen des formules, afin d'en tirer des tableaux présentant un tout facilement accessible au public.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il calculé à combien pouvaient s'élever les dépenses se rapportant au fonctionnement de cette loi ?

M. FISHER : Oui.

M. MONK : Je désirerais aussi faire remarquer que l'honorable ministre aurait dû ici nous soumettre une résolution, car cette loi va sans doute nous entraîner à des dépenses considérables.

M. FISHER : Les règlements de la Chambre ne me font, je crois, aucune obligation de procéder ici par voie de résolution. Les dépenses en question apparaîtront dans un article du budget.

M. MONK : Je crois, au contraire, que l'honorable ministre fait erreur.

M. FISHER : Je ne puis rien préciser à ce sujet. Mais je suis allé aux renseignements au département de la Justice, et j'en ai conclu qu'il ne me serait pas nécessaire d'avoir ici recours à une résolution.

M. HAGGART : L'honorable ministre a-t-il pris, dans ce bill, les dispositions nécessaires, pour les salaires et appointements ?

M. FISHER : Il n'y a aucun article visant les dépenses. Le bill autorise le département à faire certaines dépenses, mais n'en indique pas le montant. Or, c'est seulement, je crois, dans ces cas-là, qu'il faut procéder par voie de résolution.

M. MONK. Je croyais qu'il y avait, dans le bill, un article se rapportant à des paiements d'argent. Voici ce que je lis au paragraphe 2 de l'article 42 :

Cette rétribution ou ces allocations, et toutes les dépenses entraînées par la mise à exécution du présent acte, seront payées sur les crédits votés à cette fin par le Parlement.

Mais je ne veux en rien retarder la marche de ce bill, et le seul point que je désire signaler c'est que l'honorable ministre a déclaré que des recenseurs et autres agents seraient employés pour la mise à exécution de cet acte. Naturellement, il faudra payer ces personnes. Par conséquent, je crois qu'il n'est que juste de soulever ici, ainsi que je l'ai fait, une question d'ordre. Je crois qu'il serait préférable de s'en tenir à l'ancien règlement et de donner pour base à ce bill des résolutions adoptées au préalable par la Chambre. Un ami me fait remarquer que l'article 4 de ce bill stipule qu'un ou que plusieurs recenseurs seront nommés pour chaque sous-district de recensement. Cela devra nous causer certaines dépenses. Je crois que nous ne pourrons jamais, en ces matières, exercer trop de prudence. La procédure que je vous ai soumise est conforme aux anciennes traditions de la Chambre.

M. FISHER : J'admets parfaitement, avec mon honorable ami, que nous devons user en ces matières de beaucoup de circonspection. Si j'avais pensé un seul instant qu'une résolution fût ici nécessaire, c'est bien ainsi que j'aurais procédé. Je ne prétends pas être une autorité en matière de procédure, mais je ferai remarquer que les articles dont parle mon honorable ami existent déjà dans les lois que ce bill est destiné à consolider. Je conviens que ce bill autorise des déboursés plus élevés que n'en autorisait l'ancienne loi. Mais, tout de même, l'ancienne loi contient toutes les dispositions nécessaires pour les dépenses se rattachant aux statistiques et diverses autres matières de ce bill. Par conséquent, et si je puis ainsi m'exprimer, il n'y a ici en jeu qu'une question de degré et nullement une question de nouvelles dépenses. Je ferai aussi remarquer que les dépenses se rattachant à ce bill devront être, naturellement, autorisées par un vote de cette

Chambre quand nous en serons arrivés à cet article du budget. Je ne crois pas que la position prise par mon honorable ami soit soutenable, mais je m'en rapporterai là-dessus à la décision du comité.

M. WHITE : Si je comprends bien, l'honorable ministre se propose, par ce bill, d'abroger les lois dont il a parlé. Bien entendu, j'ignore ce qu'on a dessein de faire pour payer ces recenseurs, mais si ces déboursés doivent être portés au compte du revenu public, il me paraît évident que cette mesure aurait dû être précédée d'une résolution.

Sir WILFRID LAURIER : J'en appelle à la longue expérience, en ces matières, de mon honorable ami de Renfrew-nord (M. White), pour déclarer que chaque fois qu'on présente un bill dont l'objet principal est une dépense de fonds publics, ce bill doit être présenté par voie de résolution. Mais quand cette dépense de fonds publics ne se rattache qu'incidemment à l'objet principal du bill, on peut présenter ce bill directement, en ayant soin de présenter par voie de résolution les articles ayant trait à des déboursés de fonds publics.

M. WHITE : C'est bien là la procédure.

Sir WILFRID LAURIER : Mon attention a été attirée là-dessus à propos du bill que le gouvernement se propose de soumettre pour l'admission de certaines provinces dans la Confédération. En 1870, quand le Manitoba a été érigé en province, la mesure fut présentée par sir John A. Macdonald sous forme de bill. Bien entendu, certains artic'es de cette loi ont trait à des prélèvements considérables sur le trésor—par exemple, le subside provincial. Concurremment avec le bill, ou subséquemment au bill, des résolutions furent déposées concernant la partie financière du projet.

M. WHITE : Quand on présente à la Chambre un projet de loi dont certains articles doivent imposer une charge au trésor public, ces articles sont généralement imprimés en italiques ou entre guillemets, pour les signaler spécialement à l'attention des députés. Ces articles ne sont pas discutés avant le dépôt des résolutions demandant au parlement l'autorisation de faire ces dépenses.

Sir WILFRID LAURIER : Ecoutez ! écoutez ! Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire observer que la Chambre pourrait fort bien procéder à délibérer sur le bill, et lorsque nous arriverons à des articles entraînant des dépenses, nous les laisserions de côté pour les reprendre plus tard ?

M. WHITE : Je n'aimerais pas à me prononcer sur ce point ; mais je répète que la Chambre devrait être avertie, soit par des italiques ou des guillemets, que des résolutions doivent être déposées avant qu'on puisse procéder sur ces articles.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que la procédure indiquée par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) et par l'honorable député de Renfrew-nord (M. White) est celle qui a toujours été suivie. Je me rappelle un cas semblable qui s'est présenté il y a trois ou quatre ans. Un bill dont le nom m'échappe en ce moment fut déposé, mais la discussion des articles comportant des dépenses fut retardée jusqu'après l'adoption des résolutions autorisant ces dépenses.

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Vu que la question est très importante, je demanderai de réserver ma décision jusqu'à demain.

M. FOSTER : Que ferons-nous en attendant ?

L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je conseillerais que quelqu'un proposât que le bill fût rapporté.

M. R. L. BORDEN: Le ministre pourrait continuer ses explications.

M. FISHER : Si la Chambre insiste, on pourrait laisser en suspens les articles en question.

M. R. L. BORDEN : Rien ne s'oppose à ce que le ministre continue à donner les explications.

M. OSLER : Le ministre peut-il dire approximativement le coût annuel de cette innovation ?

M. FISHER : Cela dépendra beaucoup de la quantité de renseignements qui seront recueillis d'année en année. Je prévois que les dépenses iront en augmentant. Plus le public recevra de renseignements, plus il voudra en avoir, et il n'y a pas de doute que dans quelques années, les dépenses seront beaucoup plus élevées que celles que je me propose de faire actuellement. Je tiens à ce que le pays en soit dûment prévenu. J'ai l'intention de commencer sur une petite échelle, en n'attaquant d'abord que les questions sur lesquelles le public tient surtout à être renseigné. Je ne voudrais pas me risquer à fixer un chiffre, même approximatif, mais pour l'exercice courant, en incluant ce qui sera payé à même les fonds consacrés au service civil et deux ou trois crédits spéciaux, affectés à la statistique générale et à la statistique criminelle, les dépenses totales seront d'un peu moins de $20,000. C'est ce que le Parlement vote actuellement, et cette somme ferait partie des dépenses occasionnées par le travail que nous voulons entreprendre. Mais si nous devons publier des rapports généraux, ces dépenses seront beaucoup plus fortes, et j'estime que l'an prochain nous devrons demander une somme au moins double, c'est-à-dire qu'il faudra ajouter environ $15,000 aux dépenses actuelles. Cette année elles seront de $18,000 environ, et l'an prochain il nous faudra tout près de $35,000. Cette somme sera peut-être

dépassée, mais je ne crois pas me tromper en disant que la dépense totale n'excèdera pas $40,000, d'ici à un certain nombre d'années.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il l'intention de se charger d'une partie du travail qui se fait actuellement dans les bureaux du ministère du Commerce ? Il y a actuellement dans ces bureaux un personnel employé à recueillir des renseignements statistiques. Je crois que la chose existe aussi au ministère des Douanes. Le ministre se propose-t-il de fondre ces bureaux dans celui qu'il a l'intention d'établir ?

M. FISHER : Je n'ai pas l'intention d'enlever aux autres ministères aucune partie du travail qu'ils font actuellement. Si le bureau que je veux instituer prend quelque développement, il sera peut-être préférable de lui confier tout ce qui se rapporte à la statistique officielle et à la compilation des renseignements. Quelques-uns des ministères sont en état de recueillir certains renseignements qui, si je devais m'en charger, nécessiteraient toute une organisation nouvelle et doubleraient en quelque sorte le personnel. Mon but serait de charger les fonctionnaires du bureau permanent du recensement de se procurer autant de renseignements possible des autres ministères et de tirer partie du travail de statistique qui s'y fait déjà. Mais il reste beaucoup de renseignements qui ne sont pas recueillis et c'est surtout à ceux-là que travaillerait le nouveau bureau.

M. OSLER : L'art. 4 dit qu'il sera nommé par le ministre un ou plusieurs recenseurs. Quelle serait la position de ces fonctionnaires? Seraient-ils des employés permanents?

M. FISHER : Non. Ils seraient nommés lorsqu'il y aurait un recensement à faire. Comme je l'ai expliqué, il y a un instant, la plus grande partie des renseignements obtenus entre deux recensements, ne serait pas recueillie par correspondance. J'ai aussi fait observer que certains travaux, comme par exemple, le recensement de la population du Manitoba, ou de toute autre province, quand la loi nous y oblige, exigeraient nécessairement des recenseurs. Mais les autres renseignements concernant la production, les industries, etc., pourraient être obtenus autrement, excepté si nous voulions avoir des détails plus précis et plus complets sur un sujet donné. Dans ce cas, nous serions autorisés, si nous le jugions à propos, et si l'argent nécessaire nous était voté, à nommer des recenseurs autres que ceux du recensement régulier. Mais tout dépendrait du consentement de la Chambre, car le crédit dont j'ai parlé ne nous permettrait pas de nommer des recenseurs chargés de parcourir le pays pour recueillir des renseignements. Mon honorable ami peut voir que ce même article parle aussi de la nomination de recenseurs pour chaque recensement. Il est dit dans un autre paragraphe :

> Le ministre peut employer à toute époque les agents ou personnes nécessaires pour recueillir pour le bureau, des statistiques et renseignements au sujet d'industries ou affaires du pays qu'il juge être utiles et dans l'intérêt du public, et les attributions de ces agents seront à la détermination du ministre.

C'est ce paragraphe qui nous donnera le pouvoir de nommer des recenseurs, en cas de nécessité. Mais, en général, je crois qu'il ne serait pas nécessaire de recourir à ce moyen pour obtenir les renseignements dont nous aurons besoin. Nous expédierons plutôt par la poste des formules imprimées que les particuliers auront à remplir.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il oublié que tous ces renseignements dont il parle se trouvent dans le rôle de répartition préparé tous les ans dans chaque province ? Nous pourrions les obtenir des gouvernements provinciaux sans faire de dépenses aussi considérables. Dans Ontario, par exemple, tous les ans, on nomme un répartiteur qui recueille le nombre d'enfants dans une famille, le nombre de chevaux, de bestiaux, etc.

M. FISHER : Si l'honorable député veut bien lire l'article 16 il y verra :

> Partout où dans une province ou un territoire il est établi un système ou il existe un plan pour le recueillement des statistiques sur l'agriculture, le commerce, la criminalité, l'éducation, l'industrie, le mouvement de la population ou autres sujets, le Ministre peut, avec l'autorisation de l'Exécutif, faire des arrangements avec le lieutenant-gouverneur en conseil de cette province ou de ce territoire ou avec l'organisation qui jouit de ce système ou de ce plan, pour le rassemblement et la transmission des renseignements demandés dans les imprimés préparés par le Bureau sous la direction du Ministre et agrées par l'Exécutif pour le recueillement de ces statistiques.

Cet article nous autorise à faire ce que propose l'honorable député.

M. BLAIN : Le ministre se propose-t-il de prendre de tels arrangements à l'égard de la province d'Ontario ? Dans cette province le rôle de répartition est préparé chaque année. Je voudrais savoir si le ministre nommera des recenseurs dans Ontario, autres que ceux qui font actuellement ce travail, ou si nous n'aurons pas de nouveaux recenseurs dans cette province ?

M. FISHER : Sous l'empire de ce bill, nous utiliserons toutes les institutions existantes pour le recueillement des statistiques, partout où la chose sera possible. En aucun cas nous n'établirons une nouvelle organisation pour faire le même travail.

M. DANIEL : Je désirerais demander au ministre quels moyens il se propose d'employer pour recueillir la statistique de l'état civil, plus particulièrement dans les provinces de l'Est? Dans la Nouvelle-Ecosse nous n'avons pas de loi concernant les registres de l'état civil et je voudrais savoir par quels moyens il entend recueillir ces renseignements dans la Nouvelle-Ecosse et le Nou-

veau-Brunswick. Son but est-il d'organiser un mode uniforme pour tout le Canada, qui nous fournirait des renseignements précis et exacts.

M. FISHER : L'article 1er nous donne ce pouvoir et mon intention est de m'en prévaloir dans ce but.

M. DANIEL : Est-ce l'intention du ministre de prendre les moyens de recueillir les statistiques de l'état civil dans tout le Canada ?

M. FISHER : Je puis dire, en termes généraux, que bien que n'ayant pas encore de plan arrêté, je crois que c'est par cette classe de renseignemnets que nous devrons commencer. A l'heure qu'il est, ces statistiques de l'état civil sont bien tenues dans la plupart des provinces et nous les utiliserons. Dans les endroits où ce travail n'est pas fait par les autorités provinciales ou autres, nous devrons nous en charger.

M. W. F. MACLEAN : Cela veut-il dire que le ministre se propose de faire un travail que les provinces accomplissent déjà, pour leur propre compte, et d'entraîner le pays dans des dépenses inutiles ? Les provinces ont le droit de recueillir ces statistiques et dans ma province, ce travail se fait. Si on laisse savoir que le Gouvernement fédéral est prêt à entreprendre à ses frais des choses que les provinces devraient faire elles-mêmes, on peut s'attendre que ces dernières négligeront beaucoup de choses qui greveront d'autant le budget fédéral. J'espère que le ministre y réfléchira avant de s'aventurer dans cette voie.

M. MONK : A ce propos, l'honorable ministre de l'Agriculture me permettra de lui rappeler un fait qu'il n'ignore certainement pas. Dans la province de Québec, nous recueillons de nombreuses statistiques, et ce travail a encore été perfectionné depuis quelque temps, car les registres de l'état civil sont tenus avec plus de soin. Sous l'empire de nos lois municipales, le secrétaire trésorier de chaque municipalité est tenu de faire parvenir tous les ans à l'administration un grand nombre de renseignements concernant surtout les districts agricoles. Cela ne coûte rien, comme me le fait remarquer l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron). Sans avoir fait une étude spéciale du présent projet, il me semble qu'il vaudrait mieux surseoir à son adoption, au moins encore une année. Le dernier recensement nous a coûté un prix surprenant. Nous avons dépensé pour ce travail $1,250,000, je crois, ou quelque chose d'approchant—beaucoup plus, dans tous les cas, qu'en aucune autre circonstance antérieure.

Ce chiffre me paraît exorbitant pour connaître la population du pays que ne dépasse pas six millions. D'après ce que j'ai pu voir, le recensement au Canada coûte plus cher qu'en aucun autre pays, ayant égard à sa population, si on en excepte les Indes; mais dans ce dernier pays, il existe contre le recensement et les recenseurs des préjugés qui n'existent certainement pas au Canada.

Au lieu de faire adopter son bill à cette session, l'honorable ministre de l'Agriculture pourrait peut-être prendre des renseignements sur le mode de recensement appelé " de facto ", qui est celui qu'on a adopté en Angleterre. Dernièrement en lisant une revue, j'ai été étonné d'apprendre avec quelle facilité, quelle célérité et quelle économie on fait un recensement en Angleterre, surtout quand on songe à ce que nous coûte ici ce travail. Des formulaires sont distribués partout et tout le recensement, du moins dans ses parties principales, est fait en une journée ou deux. Chaque citoyen est tenu de remplir le formulaire, sous peine d'une sévère pénalité. En Angleterre on a le système " de facto," par opposition au système " de jure " en vogue au Canada.

Le dernier recensement a coûté beaucoup plus cher que les précédents et les explications que vient de donner le ministre me forcent à conclure qu'avant quelques années, ce nouveau projet entraînera une dépense annuelle de $35,000 à $45,000.

J'espère que la Chambre réfléchira avant de prendre une pareille décision, vu que nous avons tant de choses nécessaires à faire avec le peu de moyens que nous avons à notre disposition. La loi exige un recensement tous les dix ans, et pour ma part, je préférerais dépenser un peu plus pour avoir un bon recensement à chaque période décennale, que de faire du recensement une dépense régulière et permanente.

M. FISHER : L'honorable député (M. Monk) vient de soulever deux questions que je n'entreprendrai pas de discuter au long, ce soir: le coût du dernier recensement et la supériorité du système " de facto " sur le système " de jure ". Le premier point a été débattu à fonds à plusieurs reprises et je n'y reviendrai pas. Quant au système " de jure ", il a été adopté au Canada, après mûre délibération, depuis la confédération et même avant, et il a toujours été maintenu depuis. A l'époque où j'ai été appelé à faire le recensement du pays j'ai longuement discuté avec des personnes bien renseignées sur ce sujet, la question de savoir s'il ne serait pas à propos de substituer le système " de facto " au système " de jure ".

Bien que je fusse, personnellement, plutôt favorable au système " de facto ", j'en suis arrivé à la conviction que dans un pays comme le nôtre, et en tenant compte des circonstances, il y aurait de grands inconvénients à adopter le système " de facto ", et que ce changement nuirait aux comparaisons entre les recensements passés et les recensements futurs. Une autre raison, plus importante, c'est que le recensement " de facto " qui se fait en Angleterre, en une seule journée, ou

une seule nuit, ne fournit que très peu de renseignements. Il donne tout au plus le nombre des habitants et quelques renseignements sur les naissances et les décès. Ce recensement ne fournit aucun renseignement sur les industries du pays, sur les produits, les maisons, les fabriques, les machines, les outillages, sur la quantité de produits fabriqués et sur les ressources agricoles. Le recensement en Angleterre coûte peu de chose ; il se fait dans une seule nuit, mais il ne donne que le chiffre de la population et quelques statistiques sur l'état civil.

Notre recensement est bien différent. Aux Etats-Unis il est encore plus complet qu'ici, mais on précède en vertu du même principe. Je maintiens que dans un pays comme le nôtre, qui progresse rapidement, la partie la plus importante du recensement est celle qui fournit des renseignements sur la production de nos terres, de nos mines, de nos forêts et de nos pêcheries. Ces renseignements sont utiles à ceux qui veulent engager des capitaux dans le pays ou venir s'y établir et aussi à ceux qui sont déjà engagés dans une industrie quelconque, en leur fournissant le moyen d'agrandir le cercle de leurs opérations.

Je verrais avec regret le Canada renoncer à son mode de recensement pour le remplacer par un recensement comme celui qu'ils ont en Angleterre, même s'il devait coûter beaucoup moins cher. Les deux systèmes sont absolument différents, et celui que nous avons adopté est, en somme, très satisfaisant. Dans ce pays, une certaine partie de la population est absente à une époque quelconque de l'année. S'il ne fallait tenir compte que des personnes qui se trouvent sous tel et tel toit à telle date, les renseignements obtenus seraient de nature à induire à erreur. Puisque nos recenseurs sont obligés de recueillir tous les autres renseignements dont j'ai parlé, ils peuvent très facilement inscrire aussi ceux qui se trouvent absents ce jour-là. Notre recensement ne se fait pas dans une nuit, mais il se fait très rapidement, dans l'espace de deux ou trois semaines, et tous les renseignements sont recueillis par un nombre comparativement restreint de recenseurs. Si nous faisions notre recensement comme en Angleterre nous devrions nous en rapporter entièrement aux particuliers et leur demander de remplir les formulaires que leur seraient distribués à domicile et je suis convaincu que nous n'aurons pas des renseignements exacts, même quant au chiffre de la population, et il serait tout à fait impossible d'obtenir les autres renseignements.

M. SPROULE : N'adoptez-vous pas ce mode dans le présent bill, en adressant aux particuliers des formulaires qu'ils auront à remplir ?

M. FISHER : Nous nous adressons à certaines personnes choisies et non à tout le monde. Dans le cas des établissements industriels, tous les renseignements désirables peuvent être obtenus de ceux qui ont la gérance de ces industries. Nous ne nous adresserons pas à tout le monde, mais uniquement à ceux qui seront en état de nous renseigner.

M. SPROULE : Vous devrez alors choisir des gens assez intelligents pour comprendre. Ces formulaires imprimés ne renferment pas assez d'explications pour être bien compris et vous ne recevrez pas de renseignements exacts.

M. FISHER : L'honorable député n'a pas l'air de me comprendre. Dans le cas des établissements industriels, il faudrait, naturellement, envoyer des formulaires à tous les établissements; pour les autres renseignements, il suffirait de s'adresser à un fonctionnaire ou à un particulier de la localité. Ces renseignements ne seraient peut-être pas absolument exacts, ni assez positifs pour les fins d'un recensement. Sans un recensement réel, nous ne pouvons pas prétendre à l'exactitude, mais pour les fins de la statistique les renseignements obtenus par le moyen que j'ai indiqué, entre deux recensements, seront suffisants.

M. SPROULE : N'obtenons-nous pas déjà une bonne partie de ces renseignements au moyen des travaux de compilation préparés par le ministère du Commerce? Nous en avons obtenus aussi beaucoup par l'entremise du bureau des industries de la province d'Ontario qui publie un rapport tous les ans, tandis que le ministère du Commerce en publie un tous les mois. Il me semble qu'on va refaire le même travail deux fois.

M. FISHER : Je n'ai pas sous la main le rapport du ministère du Commerce, mais, à moins que je ne me trompe, il consiste, en grande partie, d'une compilation des rapports douaniers et ne donne pas la production. Je ne crois pas non plus qu'il fasse mention des industries. Il ignore l'agriculture, les produits forestiers et miniers. Je puis me tromper, mais je crois que ce rapport ne mentionne que le mouvement commercial et est tiré uniquement des tableaux préparés par le ministère des Douanes.

M. SPROULE: J'avais compris que le système devait être étendu non seulement au ministère du Commerce, mais aussi à celui des mines et à quelques autres départements. Je crois me rappeler que c'est ce qui a été dit quand le bill a été adopté. Tous ces renseignements devaient être recueillis et un certain nombre de fonctionnaires permanents devaient être chargés de les compiler et de les publier sous une forme propre à être publiée de mois en mois. Je ne suis pas près à dire si les produits devaient être indiqués. Dans Ontario, ce renseignement nous est fourni par le bureau des industries. Je crois que nous avons un personnel permanent qui travaille au recensement d'une période décennale à l'autre?

M. FISHER : Oui, nous avons un personnel qui s'occupe de statistique et qui prépare l'annuaire. Nous n'avons rien de plus.

M. SPROULE : Quand a été fait le dernier recensement? Il a été fait en 1901 et nous sommes maintenant en 1905. Tout le travail du recensement est terminé et cependant vous avez encore votre personnel.

M. FISHER : Ainsi que je l'ai dit hier en réponse à une question du représentant de Leeds (M. Taylor), les travaux du recensement proprement dit sont finis. Un petit nombre d'employés travaillent encore à la préparation de tableaux et de renseignements puisés dans les données du recensement. Il y a certains ouvrages qui ne discontinuent pas et dont sera chargé d'un recensement à l'autre le bureau que je me propose de créer. Tous les renseignements qu'on trouve dans les volumes des recensements antérieurs ont été recueillis et compilés, mais on désire constamment faire des comparaisons et des tableaux au moyen des données régulièrement obtenues et ce travail occuperait d'un recensement à l'autre un personnel nombreux. Ce bureau serait constamment occupé à la préparation de ces statistiques. De plus, je désire faire corroborer ou corriger les renseignements obtenus. On peut tirer une infinité de statistiques d'une grande utilité pour le public des tableaux du recensement et de données qui n'ont pas jusqu'ici été publiées, mais qui devraient être recueillies et publiées de temps à autre. Je le répète, on fait maintenant quelques travaux de ce genre au ministère et, si ce projet de loi est adopté, on pourra encore y compiler certaines statistiques générales ; mais je veux prendre des mesures pour améliorer ces travaux et pour recueillir des données statistiques dans l'intervalle qui sépare les recensements.

M. SPROULE : Il me semble vraiment que ce projet tend à établir des services qui existent déjà. Nous avons aujourd'hui un bureau des mines qui relève de la commission des études géologiques et qui réunit les statistiques concernant les exploitations minières ; d'autres employés recueillent les renseignements nécessaires à la préparation de l'annuaire et d'autres fonctionnaires sous la dépendance du ministère du Commerce compilent plusieurs des données que ce nouveau bureau aurait à trouver et à coordonner. Ajouter un nouveau bureau aux trois qui existent déjà, est-ce que ce ne sera pas augmenter l'ouvrage ? Vous pourriez peut-être les réunir et n'avoir qu'un personnel pour faire l'ouvrage qu'exécutent aujourd'hui les employés de trois ou quatre bureaux ; mais sans cela, il me semble que vous augmenterez la dépense d'une manière très sensible sans en retirer aucun avantage.

M. FISHER : Quant aux employés qui préparent l'annuaire, ils relèvent de mon ministère et feront partie de ce bureau. En ce qui a trait au bureau des mines dont parle mon honorable ami, j'avoue que je ne connais pas très bien les renseignements qu'il publie.

M. SPROULE : Ils font connaître le rendement des mines.

M. FISHER : Ces renseignements seraient compris dans les travaux du nouveau bureau. Si je me rappelle bien, les tableaux du commerce et de la navigation ne sont qu'une compilation des statistiques commerciales.

M. BLAIN : J'ai compris que le ministre disait que la dépense annuelle du nouveau bureau serait de $35,000 à $40,000—mettons $40,000. Au bout de dix ans, elle s'élèvera à $400,000. Dois-je comprendre que lorsque viendra le temps de faire le dénombrement, le coût en sera diminué d'autant grâce à la présentation de ce projet de loi.

M. FISHER : Non, je ne le crois pas.

M. BLAIN : Alors, faut-il comprendre que le coût du recensement sera augmenté d'autant ?

M. FISHER : Je veux dire que, lorsque le temps viendra, il faudra faire le recensement et que le travail accompli par ce bureau n'en diminuera le coût qu'en autant que le personnel de cette branche permanente de l'administration sera plus complet et plus en état de faire la besogne.

M. BLAIN : Je suppose qu'on a fait des calculs. Le ministre peut peut-être nous dire ce que cela représente.

M. FISHER : Je n'entreprendrais pas de fixer un chiffre. Je crois que ce bureau diminuera tant soit peu le coût du dénombrement décennal. Je ne saurais dire de combien avant que l'expérience me l'ait appris.

M. KEMP : Si ma mémoire est fidèle, ni le public ni les membres de cette Chambre n'ont exigé plus de données statistiques de ce genre. On pourrait peut-être faire exécuter une partie du travail dont il est question dans le projet en augmentant le nombre des fonctionnaires des services existants. Nous avons déjà des statistiques en double dans les tableaux du commerce et de la navigation et dans le rapport du ministère du Commerce.

Nous sommes encombrés de statistiques ; nous en avons déjà plus que nous ne pouvons en utiliser. Il est très difficile de disposer utilement des livres que nous recevons pendant les vacances parlementaires. De plus, le recensement nous coûte une somme considérable. Tandis que le recensement de 1881 a coûté $456,904.19 et que celui de 1891 a coûté $570,115.54, le 7 mars 1904 nous avions dépensé $1,179,376.01 pour le dénombrement de 1901 et, malgré cela, tous les renseignements recueillis ne sont pas encore à la disposition des députés et le Gouvernement n'est pas prêt à les répandre dans le public. Cet après-midi encore, je me suis enquis du dernier ou des deux derniers volumes et on m'a répondu que cer-

taines parties de ces volumes n'étaient pas encore prêtes, bien que le recensement ait eu lieu il y a quatre ans. Il me semble qu'il y a beaucoup de théorie dans ce projet de loi, et, si l'on tient compte du coût énorme du recensement, des masses de statistiques que nous possédons déjà, de leur publication en doubles exemplaires, on devrait hésiter avant d'adopter un projet aussi complexe que celui que renferme le présent bill.

M. PRINGLE : Je ne comprends pas la nécessité de cette énorme dépense. Je ne crois pas que le ministre de l'Agriculture ait suffisamment tenu compte des précieuses statistiques des provinces et des territoires du Canada. Ainsi, dans la province d'Ontario, nous recueillons presque toutes les données qu'on puisse désirer. Nous avons le rapport annuel du bureau des industries d'Ontario, où l'on trouve tous les renseignements qu'il est possible d'imaginer concernant les exploitations agricoles de notre province, et je crois qu'il existe des publications semblables dans Québec et les autres provinces. De plus, nous avons des rapports concernant les établissements industriels de la province. En réalité, Ontario a une armée d'inspecteurs qui vont recueillir des renseignements touchant les différentes industries du pays, et leurs rapports sont très complets. Nous avons aussi nos rapports annuels concernant la population, les naissances, les mariages et les décès.

Nous avons encore les rapports relatifs à l'industrie minière d'Ontario, qui embrassent toutes les exploitations industrielles, agricoles et minières. Si je comprends bien les dispositions du paragraphe 2 de l'article 4, le ministre se fait autoriser à employer de temps à autre les personnes nécessaires pour recueillir des statistiques, et il nous déclare qu'à son avis cet article signifie qu'il s'adressera à des personnes bien disposées dans les différentes provinces pour obtenir des renseignements. Mais ceux-ci n'auront pas autant de valeur que les données que nous trouvons dans les rapports publiés par les autorités des différentes provinces. Au dire du ministre, nous augmenterons les dépenses d'un demi-million de dollars pendant les dix années qui vont suivre pour des rapports qui ne seront pas authentiques et qui seront faits par les amis du ministre dans toute l'étendue du Canada, bien que nous ayons aujourd'hui dans les provinces des rapports authentiques qui sont publiés annuellement. Je suis de l'avis du représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), qui déclare que le vote de ce bill devrait être réservé, afin que nous ayons l'occasion de l'étudier plus attentivement. Qu'on prenne le dernier rapport publié par le bureau des industries de la province d'Ontario, on y trouvera les détails les plus minutieux concernant les moissons. On verra que ce rapport traite de l'arboriculture fruitière et du bétail, de la main-d'œuvre et des salaires fournissant des renseignements sur tous ces sujets. Qu'on prenne ensuite le rapport de l'inspecteur des fabriques, on constatera qu'il donne le nombre des employés et le rendement des divers établissements industriels, et ainsi de suite. Dans le rapport ayant trait aux mines, on trouvera de semblables détails.

M. FISHER : J'ai dit que nous dépensions actuellement un peu moins de $20,000 pour ce travail et qu'il faudra dépenser $20,000. L'augmentation sera de $20,000 et la dépense de $40,000 par année.

M. LALOR : Le ministre n'a-t-il pas déclaré que la dépense pourrait augmenter d'année en année.

M. FISHER : C'est possible. Plus les demandes de renseignements se multiplieront, plus la dépense sera censée augmenter. Si on ne nous demande pas de renseignements, la dépense ne s'accroîtera pas. Je propose de dépenser $20,000 de plus par année.

Quant aux observations du représentant de Cornwall, s'il est vrai que dans la province d'Ontario on publie un rapport du bureau des industries, dans les autres parties du Dominion il n'y a pas de rapport semblable.

Je crois que la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick recueillent des statistiques sur les naissances et les décès, et que le Manitoba réunit quelques données touchant l'agriculture. En ce qui a trait au rapport concernant les établissements industriels de Toronto, les renseignements qu'il contient ne sont pas obtenus par une armée de fonctionnaires qui s'abat sur les différentes parties de la province. On les reçoit principalement par la poste de citoyens demeurant dans des endroits différents. Le rapport de l'inspecteur des fabriques traite surtout de l'état sanitaire et de la sécurité des artisans, mais je ne crois pas qu'il contienne le détail du rendement de ces établissements. Dans la province de Québec, on ne recueille pas ces statistiques. On réunit certains renseignements sur les naissances et les décès, et on publie aussi un rapport de l'inspecteur des fabriques sur l'état de ces établissements. Nous utiliserons certainement ces données. Le représentant de Toronto (M. Osler) dit que personne n'a demandé l'adoption d'une loi comme celle-ci. Je lui répondrai qu'à mon ministère on reçoit constamment des demandes de renseignements tels que ceux que nous nous proposons de recueillir.

M. OSLER : Les renseignements publiés par la province d'Ontario sont censés être complets.

M. FISHER : Je le crois.

M. OSLER : Le gouvernement d'Ontario engage-t-il des surnuméraires, comme l'honorable ministre se propose de le faire ? Il me semble que l'un des points faibles du présent bill, c'est l'article 4, qui autorise le

ministre à employer un nombre indéterminé de fonctionnaires. Ces nominations seront le résultat d'intrigues politiques, et je ne crois pas qu'il y ait lieu de donner une pareille latitude au ministre. Sans bien connaître la manière dont le gouvernement d'Ontario obtient ces renseignements, il me semble qu'il n'emploie pas d'agents. Il se sert des commis de l'Assemblée législative. L'article qui accorde ce pouvoir au ministre est très dangereux, et je ne crois pas qu'il nous mette en mesure d'obtenir des renseignements sûrs. Je me fais la même idée que lui de la ligne de conduite suivie dans Ontario, et je voudrais que le présent bill adoptât la même manière d'agir. Néanmoins, s'il était nécessaire, dans certaines circonstances et dans le but de recueillir certaines catégories de renseignements, de nommer un commissaire spécial, on devrait pouvoir le faire. Je signalerai à mon honorable ami un article de la loi concernant la statistique auquel il n'a peut-être pas prêté attention. L'article 3 de cette loi décrète que l'exécutif, sur rapport du ministre de l'Agriculture, pourra nommer les officiers, commis et autres employés nécessaires pour la mise à exécution de la loi. En vertu d'un autre article, il est autorisé à recueillir presque tous les renseignements qu'il voudrait. Alors, pourquoi demander ces pouvoirs ?

M. FISHER : Le présent bill est une refonte des trois lois que j'ai mentionnées, mais il m'autorise de plus à recueillir des statistiques de la même manière que je fais faire le recensement, en obligeant les intéressés à me fournir les renseignements demandés.

M. COCHRANE : Le ministre aura-t-il l'obligeance de lire l'article en vertu duquel il prétend avoir l'autorisation de recueillir ces statistiques ?

M. FISHER : Je lis l'article premier du chapitre 59 des statuts refondus :

I. Le Ministre de l'Agriculture devra de temps à autre, sauf l'approbation de l'Exécutif, établir les règles et prescrire les formes qui lui paraîtront nécessaires ou convenables, concernant le recueillement, la compilation et la publication de statistiques de l'état civil, agricoles, commerciales, criminelles, et autres ; et ces règles et formes après qu'elles auront été approuvées par l'Exécutif et publiées dans la Gazette du Canada auront force de loi.

Cela me permet de décider quels renseignements je dois recueillir. Puis, l'article 3 décrète :

3. L'Exécutif, sur le rapport du Ministre de l'Agriculture que la capacité des personnes présentées pour un emploi a été constatée, pourra, à toute époque, nommer les officiers, commis et autres employés nécessaires pour l'exécution du présent acte, lesquels conserveront leurs fonctions au gré du Ministre; et l'Exécutif pourra aussi nommer des commis ou employés à titre temporaire pour une période de temps indéterminée, leur emploi devant cesser et prendre fin par avis que leur donnera le ministre de l'Agriculture lorsque sera terminée la partie du travail statistique pour laquelle ils auront été engagés et à laquelle ils auront été employés.

Cet article me permet d'employer des commis ou autres fonctionnaires pour compiler les renseignements que je suis autorisé à réunir en vertu de l'autre article. L'article du nouveau bill en discussion ne me donne guère plus de pouvoirs que j'en ai déjà.

M. OSLER : Il laisse plus d'initiative au ministre.

M. FISHER : Il est explicite et plus concis.

M. OSLER : Il place l'initiative entre les mains du ministre.

M. FISHER : L'ancienne loi me donne aussi l'initiative. L'exécutif est libre d'agir.

M. BARR : En ce qui a trait à la province, si je comprends bien, dans cette province ces statistiques recueillies par les autorités provinciales sont plus exactes et moins coûteuses que ne seraient les renseignements obtenus sous l'empire de la présente loi. Si je comprends bien, dans cette province, ces statistiques sont obtenues en grande partie des répartiteurs municipaux et des secrétaires des conseils de comté. On peut à peu de frais recueillir par leur entremise des statistiques sur l'état civil des habitants et des renseignements concernant les exploitations agricoles et autres. Et ces renseignements doivent être exacts, car les répartiteurs passent pour les obtenir et font rapport au bureau de la statistique. Les moyens qu'on emploiera me paraissent mal définis. Je suppose que la situation dans les autres provinces ressemble beaucoup à l'état de choses qui règne dans Ontario. Le bill permet de nommer des commis, mais il ne dit pas comment on réunira les renseignements statistiques. Se propose-t-on de se renseigner auprès des répartiteurs municipaux ou de charger des agents de recueillir les renseignements? Dans ce dernier cas, il sera impossible, à mon sens, d'obtenir des données sûres. J'ignore pourquoi on ne se contenterait pas de ce qui se fait aujourd'hui dans la province, sauf pour recueillir les données nécessaires à la préparation du recensement décennal.

M. FISHER : L'honorable député (M. Barr) n'était probablement pas présent lorsque j'ai refuté une semblable objection. S'il se reporte à l'article 16 du bill, il verra que je me fais autoriser à obtenir des autorités provinciales et autres tous les renseignements qu'elles possèdent. Cependant ces renseignements peuvent être compilés d'une manière différente dans les diverses provinces, le bureau d'Ottawa devra les simplifier, les coordonner et les mettre sous la forme de tableaux se rapportant à tout le pays.

M. KEMP : Pourtant, il me semble que les renseignements dont le ministre parle peuvent être obtenus plus facilement et à moins de frais par les provinces que par l'administration fédérale. Les autorités provinciales ont des rapports plus suivis que l'administration centrale, avec les municipalités et les fonctionnaires municipaux. On a dit qu'Ontario avait pris la peine de publier des statistiques qui ne sont pas publiées dans les autres provinces. N'est-ce pas là la preuve que les autres provinces ne jugent pas à propos de recueillir ces données statistiques ? Il me semble qu'on devrait laisser aux provinces le soin de réunir ces renseignements et de les publier de la manière qu'elles jugeront préférable.

M. FISHER : Mon honorable ami (M. Kemp) peut avoir parfaitement raison. Néanmoins, une province pourrait recueillir certains renseignements et une autre province, des renseignements tout différents. Cela nous empêcherait d'accepter ces statistiques pour le Canada tout entier. Il me semble qu'il est du devoir de ce Parlement de fournir des renseignements concernant tout le pays et que les étrangers considéreraient comme des données canadiennes ne provenant ni d'Ontario, ni de la Nouvelle-Ecosse, ni de la province de Québec ou de la la Colombie-Anglaise. Plus nous ferons de ces travaux embrassant toute la confédération plus nous fournirons de renseignements d'un caractère national, plus nous travaillerons à faire reconnaître par l'univers que le Canada est une nation.

M. BLAIN : Faut-il comprendre que si ce bill est adopté la loi n'aura pas d'application à la province d'Ontario.

M. FISHER : Non ; ce n'est pas ce que j'ai voulu dire.

M. BLAIN : Je n'ai probablement pas compris le ministre. L'article 16 décrète que partout où ces renseignements pourront être obtenus du gouvernement d'une province, ils le seront, et le ministre ajoute: sans augmenter les frais. Cet après-midi, on a fait remarquer que le gouvernement d'Ontario recueille toutes les statistiques qu'il peut obtenir même par l'entremise de commissaires spéciaux. Ainsi, l'annuaire publié par le ministère de l'Agriculture donne le nombre des maisons d'Ontario, non seulement de dix ans en dix ans, mais chaque année, en 1897, en 1898, en 1899, en 1900, et ainsi de suite ; il donne aussi le nombre des vaches laitières de la province d'Ontario, celui des moutons, des cochons, des animaux de la basse-cour, et le reste, avec les détails pour chaque comté et chaque année. Mon honorable ami déclare qu'en vertu des dispositions du bill il se servira autant que possible de ces statistiques. Puis-je lui demander quels autres renseignements concernant la province d'Ontario il pourra recueillir et fournir à la population.

M. FISHER : Je ferai observer à mon honorable ami que le rapport du bureau des industries d'Ontario ne renferme aucune donnée relative aux produits industriels qui occupent une large part de nos travaux du recensement et au sujet desquels mon ministère et les autres reçoivent constamment une multitude de demandes de renseignements. Il faudra obtenir ces données dans la province d'Ontario aussi bien que dans les autres provinces. Mais, à part cela, ce qui concerne le recueillement des statistiques n'est qu'une partie du bill. Celui-ci permet aussi de compiler, de mettre en tableaux et de comparer les renseignements obtenus dans Ontario et dans les autres provinces, afin de publier des statistiques fédérales.

M. BLAIN : Je suppose que le ministre sait qu'en ce qui a trait à Ontario toutes les statistiques sont réduites en tableaux.

M. FISHER : Je crois qu'elles le sont en grande partie, bien qu'elles ne le soient peut-être pas dans certains cas, de manière à pouvoir concorder avec les renseignements de même nature obtenus dans d'autres provinces. Il pourrait y avoir des changements à faire dans la préparation des tableaux et dans la compilation à cause des statistiques recueillies dans d'autres provinces pour des fins provincales.

M. BLAIN : La statistique agricole de la province d'Ontario est assez bien mise en tableaux. Puis-je demander au ministre comment il s'y prendra pour obtenir d'autres renseignements touchant un comté comme celui que je représente, le comté de Peel.

M. FISHER : Je n'ai aucun renseignement sur l'existence d'établissements industriels dans le comté de l'honorable député.

M. BLAIN : Il y sera.

M. FISHER : En supposant qu'il s'agirait de recueillir des statistiques quelques années après un recensement, mon intention serait d'envoyer à ces établissements industriels une copie des bulletins qu'ils ont déjà remplis à l'époque du recensement et de leur demander de remplir d'autres formulaires indiquant les changements, les augmentations, les additions, diminutions, soustractions, et ainsi de suite. J'obtiendrais ainsi des renseignements concernant cet établissement industriel pour l'année où cette formule serait remplie. Nul agent ne serait nécessaire; il suffirait d'adresser un formulaire à remplir. Je me fais autoriser à exiger ces renseignements, comme je suis autorisé à les obtenir à l'époque du recensement au moyen de recenseurs, et cela forme une partie essentielle du projet. Tous ces formulaires seraient transmis au bureau qui compilerait les renseignements obtenus et les réduirait en tableaux.

M. BLAIN : Cela fait, qu'est-ce que le ministre ferait des renseignements obtenus?

M. FISHER : Je les ferais compiler.

M. BLAIN : Et publier et distribuer?

M. FISHER : Oui ; il ne servirait de rien de réunir ces renseignements sans les livrer au public sous la forme d'un rapport spécial de ce bureau.

M. MACDONELL : L'honorable ministre nous a donné un aperçu du surcroît probable de dépense qu'entraînerait la mise en application de cette loi. Puis-je lui demander la raison de l'augmentation du coût du dernier recensement, comparativement au coût du recensement de 1891?

Le recensement de 1891 coûta $570,115.54, tandis que celui de 1901, effectué sous la direction du Gouvernement actuel, a coûté $1,079,376.01. Quelqu'un faisait observer tout récemment que le dénombrement de 1891 n'accusait, par rapport à celui de 1881, qu'une augmentation relativement faible de dépense, tandis qu'il existe entre les deux derniers recensements un écart excédant un demi-million de dollars. J'aimerais savoir comment cela peut se justifier.

M. FISHER : Mon honorable ami étant un nouveau député et n'ayant pu, par conséquent, entendre tout ce qui s'est déjà dit sur ce sujet, je vais lui faire connaître en quelques mots ce qu'il désire apprendre. Les raisons qui justifient cette augmentation de dépenses, je les ai longuement exposées au cours de la dernière législature ; je me dispenserai donc aujourd'hui d'entrer dans les détails. L'augmentation doit s'attribuer à trois causes principales. La première, c'est qu'il fallut recueillir beaucoup plus de renseignements, ce qui eut pour effet d'ajouter sensiblement à la besogne des recenseurs et au travail des compilateurs du bureau ; la seconde, c'est qu'il a fallu aller recueillir toutes les statistiques du recensement dans les parties les plus reculées du pays aussi bien que dans les endroits fortement peuplés. C'était la première fois que l'on recueillait des renseignements aussi complets sur le chiffre de la population et sur toutes choses en général. Les formulaires adressés aux recenseurs renfermaient des demandes de renseignements au sujet des parties reculées des vieilles provinces, des territoires encore non organisés et même du Yukon et des régions qui avoisinent l'océan Arctique. Ces renseignements-là, le bureau central les consignait autrefois sans données positives ; d'où il suit que le recensement coûtait moins cher et était moins complet. En 1901, les recenseurs durent recueillir tous ces détails et, au moyen de questions posées aux gens sur les lieux mêmes, obtenir des données d'une exactitude absolue. La troisième cause dépend de ce que les renseignements nouveaux ajoutèrent sensiblement au coût de la compilation à Ottawa ; en effet, il fallut vérifier toutes les données consignées sur les formulaires, et les compilateurs durent les réunir pour en faire des tableaux.

toutes choses qui ne se faisaient pas autrefois.

Autre cause encore, c'est qu'en 1901, les choses nécessaires à la vie, la main-d'œuvre, tout coûtait plus cher qu'en 1891. Eu égard à la cherté d'année en année plus grande des choses nécessaires à la vie, de toutes choses en général, force nous fut de mieux rémunérer les recenseurs, et toutes les dépenses relatives au recensement subirent une augmentation considérable. De plus, comparées à celles du recensement de 1901, les données du recensement de 1891 étaient de nature à faire tirer des conclusions assez singulières et comme nous tenions à ce que les données définitives du dernier recensement fussent de la plus rigoureuse exactitude, nous avons fait vérifier à diverses reprises toutes les compilations, afin d'acquérir la certitude que nulle erreur ne s'y était glissée. Autrefois, on ne se donnait pas la peine de vérifier le premier travail de compilation ; c'est ce qui explique les nombreuses et graves erreurs que l'on constate dans le recensement de 1891. De telles données ne pouvaient satisfaire l'opinion publique ; elles ne justifient pas la dépense qu'elles ont entraînée, bien que le chiffre en fût relativement peu élevé ; d'autre part, je n'étais pas homme à permettre que mes fonctionnaires fournissent au pays des renseignements aussi erronés que cela.

Dans ces circonstances, la compilation, la vérification et la disposition finale des données du dernier recensement ont forcément occasionné une dépense plus grande que précédemment. Telles sont les quatres causes principales de l'augmentation de la dépense. Je ne crois pas devoir entrer en ce moment dans d'autres détails.

M. W. F. MACLEAN : Le besoin d'un service comme celui-ci se fait sentir dans le pays ; mais il faudra l'administrer avec sagesse. On a dit, et je partage cette opinion, qu'un service semblable a rendu aux Etats-Unis de précieux services, notamment en ce qui concerne le commerce. Les statistiques de ce genre favorisent le commerce. Néanmoins, tout dépend de la méthode que l'on suit. Si la méthode que le ministre entend faire prévaloir doit être aussi terre à terre que le sont ses discours, je n'augure rien de bien bon de son projet ; mais si, obéissant à un bon mouvement, il organisait ce service sans que, pour commencer, il en coûtât trop au pays, c'est-à-dire en rognant les dépenses des autres départements où l'on fait un travail à peu près identique, on pourrait peut-être compter sur quelque résultat satisfaissant. Mais, je le répète, tout dépend du mode d'organisation. Par exemple, si, au lieu d'appeler à ce service les élèves de nos universités qui sont en mesure de préparer les jeunes gens à ce genre de travail, il ne s'adresse qu'à des amis politiques, il n'atteindra certainement pas le but qu'il se propose. En soustrayant ce service à toute influence politique, en le plaçant sous la direction des

hommes les plus habiles qui se puissent trouver dans le pays, en faisant en sorte, enfin, qu'il soit ici, comme il l'est aux Etats-Unis, une source de renseignements exacts, il pourrait être fécond en résultats heureux.

D'après les remarques qui ont été faites aujourd'hui, le ministre devrait pouvoir instituer ce nouveau service sans, pour ainsi dire, occasionner de dépense additionnelle ; il lui suffirait de rogner les dépenses des départements qui se livrent plus ou moins au recueillement des statistiques de ce genre. Je suis loin de désapprouver le projet de mon honorable ami ; mais, je le répète encore une fois, tout dépendra de la méthode qu'il adoptera et des personnes qu'il appellera à ce service. Ce pourrait n'être qu'un prétexte de plus pour gaspiller des deniers publics, mais on pourrait aussi organiser un service qui favoriserait le commerce du pays et contribuerait, en mettant des renseignements à leur portée, aux progrès de nos industriels et de nos cultivateurs. Une grande partie de ces renseignements pourarit s'obtenir de la manière qui a été indiquée à la Chambre, c'est-à-dire s'occuper successivement de chaque spécialité. La clef du succès réside dans l'activité que l'on déploiera à la préparation et à la publication des statistiques.

Aujourd'hui, rien n'intéresse autant les négociants que les bulletins publiés par le bureau de la statistique de Washington. Un jour, les statistiques portent sur tel sujet, le lendemain, sur tel autre, de sorte que ces bulletins renferment une somme considérable de renseignements précieux ; mais, je le répète, la préparation et la publication des statistiques ne doivent pas se faire d'après des méthodes marquées au coin de la mesquinerie.

M. FISHER : J'apprécie comme il convient l'opinion que vient d'exprimer mon honorable ami, et bien que l'éloquence ne soit pas la caractéristique de mes discours, je le prierai de noter que je suis tout disposé à faire adopter le présent bill par la Chambre aussitôt que l'opposition me le permettra. Nul plus que moi n'est partisan des méthodes expéditives.

Mon honorable ami s'est plu à faire allusion à l'œuvre accomplie aux Etats-Unis. J'ai le compte rendu de tous les débats. J'ai tous les rapports sur lesquels nos voisins se sont fondés pour établir leur bureau permanent de statistique. Les renseignements que j'ai donnés cette après-midi, je les ai en grande partie puisés à ces sources-là. Il est bon de savoir tirer parti de l'expérience des autres pays. L'état de choses qui prévalait aux Etats-Unis avant l'établissement de leur bureau permanent de statistique était en tous points semblable à celui que l'on constate actuellement dans notre pays, et lorsque nous aurons organisé un service semblable, il y a lieu de penser qu'il nous sera aussi utile que celui des Etats-Unis a été utile à nos voisins.

J'approuve ce que mon honorable ami a dit au sujet des gradués des universités. Autant que possible, nous devrions confier l'exécution des travaux publiés de quelque importance à des personnes instruites. C'est ce que j'ai fait moi-même dans le département des brevets, qui se rattache à mon ministère. J'ai pris certains des commissaires parmi des gradués d'université. Lorsque je suis arrivé au ministère, je remarquai que les commissaires des brevets n'avaient pas passé par l'université ; aussi, au fur et à mesure des vacances qui se créèrent, je m'empressai d'appeler à cette charge des hommes que leurs connaissances scientifiques rendaient aptes à la remplir. Je me ferai un plaisir d'agir de même façon lorsque le moment sera venu de faire l'application des dispositions du présent bill.

M. MACLEAN : Nos universités trouveraient quelque satisfaction à former des spécialistes de premier ordre, si l'Etat savait se prévaloir de leurs services. Nous avons malheureusement confié d'importantes charges à des personnes que leur éducation n'y avait pas préparées, et notre manière d'agir a eu pour effet d'obliger les élèves des universités à se chercher de l'emploi ailleurs. Ces jeunes gens, je voudrais les voir rester au pays ; j'aimerais que l'on inspirât aux universités l'ambition de former des spécialistes distingués.

Déjà l'université de Toronto fournit au pays des mathématiciens, des cultivateurs, des statisticiens et des compilateurs de premier ordre ; mais si le Gouvernement les attachait à son service, les universités s'efforceraient de donner plus d'attention à ces spécialités et de former des sujets encore plus brillants.

M. BENNETT : Lorsque, il y a un an ou deux, la Chambre fut appelée à discuter le budget du recensement, lecture fut faite, mon honorable ami doit s'en souvenir encore, d'une lettre écrite par M. McCraney, qui, si j'ai bonne mémoire, fut assez longtemps député libéral du comté de Halton, Ont., lettre où il affirmait qu'il s'était commis des fraudes honteuses dans certain comté de la Colombie-Anglaise dont je ne me rappelle plus le nom. Dans sa lettre dont il fit tenir une copie à tous les membres de la Chambre—j'en ai reçu une moi-même—ce monsieur affirmait d'une manière positive que les comptes avaient été effrontément majorés de toute manière, et que dans le comté en question le recensement avait coûté deux fois plus cher qu'il n'aurait dû coûter s'il eût été fait d'une façon honnête. L'honorable ministre se rappelle-t-il cette affaire et s'est-il enquis des procédés des recenseurs et du commissaire?

M. FISHER : J'avoue que je ne me rappelle pas cette affaire. Le comité des comptes publics a été saisi de la question des dépenses relatives au recensement au cours de l'année qui l'a suivi ; il s'est même livré

à ce propos à de nombreuses enquêtes. C'est à ce comité qu'il appartenait de faire des recherches de cette nature. La Chambre n'a été saisie d'aucune motion portant sur ces dépenses, et je ne me souviens pas que l'affaire en question ait provoqué le moindre débat.

M. BENNETT : On pouvait s'appuyer sur cette lettre de M. McCraney pour agir, puisqu'elle fut livrée à la publicité et répandue dans tout le pays. Lecture en a certainement été faite à la Chambre, et le ministre doit en avoir eu connaissance, sans peut-être en avoir gardé le souvenir.

M. FISHER : C'est possible, mais je ne m'en souviens pas.

M. BENNETT : Le ministre se rappelle-t-il que trois recenseurs du comté de Simcoe-est se sont fait payer $3 par jour—la chose a été prouvée—pour frais d'hôtellerie lorsque, en réalité, ils n'avaient pas déboursé un sou? Cette majoration voulue, ce vol prémédité fut dévoilé en même temps que nombre d'autres. Au cours de la campagne électorale qui s'est terminée en novembre dernier, j'ai signalé cette affaire à mainte et mainte reprise. Il ne se trouve pas à Orillia un seul hôtel où les voyageurs paient $3 par jour, et chacun sait que ces gens-là ont simplement empoché chacun $6 qu'ils se sont fait payer par le Trésor. Le plus odieux de l'affaire, c'est que le recenseur en chef du comté a certifié les comptes les sachant entachés d'erreur et de fausseté, et destinés à couvrir un petit vol.

Si le ministre désire s'enquérir de l'affaire, je lui donnerai les noms des individus qu'il pourra ensuite poursuivre en remboursement. Le montant est bien faible, il est vrai ; mais il fut nommé vingt ou trente recenseurs pour chacune des deux cents divisions électorales; or s'il s'est commis de petits vols semblables dans toutes les divisions, le Trésor se trouve soulagé d'une très forte somme.

M. FISHER : Le sujet a été épuisé au comité des comptes publics il y a deux ou trois ans. L'honorable député (M. Bennett) et ses collègues, s'ils avaient tenu à saisir la Chambre de cette affaire, auraient pu profiter des nombreuses occasions qu'ils ont eu de le faire. N'ayant pas les détails présents à la mémoire, je ne saurais entreprendre de discuter des affaires qui n'existent plus pour le ministère ; cela m'est impossible.

M. BENNETT : Après avoir fait nos révélations au comité, ce n'est pas à nous, mais au ministre et à ses fonctionnaires qu'il appartenait de poursuivre ces individus ou de leur demander le remboursement de l'argent volé. Puisque le ministre n'a encore rien fait à ce propos, je me permettrai de lui rafraîchir la mémoire au sujet de cette affaire et de quelques autres. J'espère qu'il s'en occupera ensuite.

M. SPROULE : Il s'est trouvé aussi que deux ou trois recenseurs qui avaient réclamé le paiement de voitures de louage furent obligés, lorsqu'ils furent cités devant le comité et appelés à prêter serment, d'avouer qu'ils n'avaient rien payé pour voiture de louage, n'en ayant pas eu besoin. Après avoir signalé cette affaire à l'attention de la Chambre et du Gouvernement, l'opposition avait, ce me semble, rempli tout son devoir; il incombait ensuite au Gouvernement d'inviter ces gens à s'expliquer ou à rembourser l'argent.

M. FISHER : Je ne me rappelle rien de tel.

M. BENNETT : Que le ministre me permette d'appeler son attention sur un autre affaire que l'honorable député de Hastings-est (M. Northrup) a déjà signalée. Les recenseurs de cette division électorale avaient grossi leurs factures d'une façon vraiment scandaleuse. Le ministre doit sûrement avoir gardé le souvenir des scandales de Hastings-est, que le représentant de cette division a dévoilés.

M. FISHER : Pas du tout.

M. BENNETT : Je veux parler de l'affaire de M. Hurley. Je ne saurais dire sans consulter les dépositions que ce monsieur s'est rendu coupable de quelque action malhonnête, mais je sais que les recenseurs ont scandaleusement majoré leurs factures.

M. FISHER : Je me souviens que M. Hurley a été interrogé devant le comité des comptes publics, mais je ne me rappelle aucune révélation susceptible de motiver des poursuites en justice.

M. BENNETT : Sans avoir gardé mémoire de ce qui s'est passé dans chaque division, je me rappelle fort bien ce qui s'est passé dans celle de Simcoe-est, et j'affirme qu'il s'y est commis des vols prémédités.

M. FISHER : Les factures portaient les initiales des officiers supérieurs, et l'exactitude en avait été attestée sous serment par les recenseurs. Munis de ces preuves, nous avons ordonné que les deniers fussent payés.

M. BENNETT : Les seules preuves que vous avez sont l'attestation assermentée et les initiales des recenseurs. Je donnerai les trois noms au ministre, car je désire qu'ils ne figurent pas dans les Débats. Cette affaire, je l'ai dévoilée au public, à Orillia. Le plus odieux, c'est que le recenseur en chef s'y trouve mêlé. J'ai fait mon devoir ; libre au ministre de demander le remboursement des deniers.

M. FISHER : L'honorable député me donnera-t-il les noms ?

M. BENNETT : Oui. Comme l'administration de la loi criminelle dans la province d'Ontario va être confiée à d'autres mains, je dois dire à l'honorable ministre que les auteurs de délits de cette nature pourront bien être traduits en cour d'assises.

M. FOSTER : Le ministre pourrait-il nous faire connaître le nombre des employés et le chiffre des appointements payés dans chacun des services qu'il se propose de réunir ?

M. FISHER : Le personnel du bureau de la statistique—le seul service du genre que nous avons—se compose comme suit : Un premier commis, $2,500; un commis de première classe, $1,900; trois commis de seconde classe, $1,100 chacun. Les noms de ces employés sont inscrits au tableau du personnel administratif, parmi ceux des autres employés du ministère. Le crédit voté pour la statistique nous permet de payer le nombre d'employés suivant, qui ne font pas partie de l'administration: un à $1,800, un à $900, un à $700, un à $500, un à $4,000 (M. Blue), un à $2,000 (M. Savard), deux à $1,200, et un autre à $600, ce qui représente $18,650 par année. Pour commencer—je n'aimerais pas me lier pour aucun temps déterminé—un crédit annuel, dont le chiffre s'élèverait à peu près au double de cette somme, nous mettrait en mesure de faire exécuter le travail dont j'ai parlé. Cela ne comporterait pas uniquement les appointements, mais la besogne tout entière. Je crois bien qu'il ne se fera pas une bien grande consommation de papeterie, etc., mais la publication des bulletins et du rapport nécessitera d'importants travaux d'impression, dont le coût sera compris dans le budget supplémentaire.

M. COCHRANE : Le ministre peut-il me dire quand les travaux du recensement seront terminés ? J'ai reçu une lettre où certain médicin de ma division me demande un renseignement que, dans son opinion comme dans celle de tout le monde, on a dû recueillir à l'occasion du recensement. A la demande que je fis au ministère, réponse fut faite que la compilation de la partie comprenant ce renseignement-là n'était pas encore terminée. Quand le sera-t-elle ?

M. FISHER : Toute la matière est rendue à l'imprimerie nationale.

M. COCHRANE : Lorsque le parti auquel je m'enorgueillis d'appartenir était au pouvoir, l'opposition ne cessait pour ainsi dire pas de se plaindre de notre lenteur à faire le recensement. Vous avez eu l'occasion de faire vous-mêmes un recensement, et avant qu'il ait vu le jour, votre rapport, pour n'être peut-être pas très estimable, sera certainement chargé d'années, et il aura coûté trois fois plus cher que celui de 1891.

M. FISHER : Mon honorable ami voudra bien observer que les données publiées jusqu'à ce jour ont été imprimées beaucoup plus rapidement que par le passé.

M. COCHRANE : Mais vous n'avez encore rien publié. La matière à imprimer, dites-vous, est rendue à l'imprimerie ; peut-être me répondrez-vous l'an prochain qu'il se trouve ailleurs.

M. FISHER : Le volume que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre au début de la présente session renferme les mêmes données, beaucoup plus de renseignements que le volume correspondant de l'avant-dernier recensement, volume qui fut déposé sur le bureau en 1897, soit, relativement, deux ans plus tard que celui-ci.

M. COCHRANE : Je m'étonne que la mémoire de l'honorable ministre le serve si bien sur ce sujet-ci, et qu'elle le serve si mal lorsqu'il s'agit de ses propres œuvres. Que mon honorable ami veuille donc reporter son attention sur ce qui s'est passé dans la division électorale que j'ai l'honneur de représenter. Les frais de voiture de certain recenseur de Brighton, que l'on était allé chercher dans quelque petit village voisin, excédèrent le chiffre de ses émoluments. Les recenseurs du village de Hastings, dont la population n'est même pas de mille âmes, jugèrent bon de se faire payer des frais de voiture en plus de leurs émoluments. C'est sans doute parce qu'on leur avait fait prêter serment. On ne les a même pas mis en demeure de restituer cet argent.

M. BLAIN : Quand les rapports complets seront-ils imprimés et distribués ?

M. FISHER : Comme je viens de la dire, le second volume renferme toute la statistique de l'agriculture, des mines et des forêts ; le troisième volume, qui est encore à l'imprimerie, renferme les statistiques industrielles et autres. Quand ce volume sera-t-il terminé, c'est ce que je ne saurais dire. J'espère qu'il le sera d'ici à la fin de la session. Toutes les données du recensement seront contenues en quatre volumes. Ces quatre volumes renfermeront une bien plus grande somme de renseignements que les quatre volumes du recensement précédent. Le dernier volume de ce recensement, celui qui renfermait la statistique agricole, ne fut publié qu'en 1897. Cette statistique est contenue dans le second volume du dernier recensement, volume que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre dès les premiers jours de la présente session.

M. LENNOX : J'ai prêté l'oreille la plus attentive à tout ce qui s'est dit cet après-midi, afin de me former une opinion bien arrêtée sur certaines choses. Désirant étudier aussi attentivement que possible la question de savoir s'il y a lieu de créer ce nouveau service, je dois avouer que je ne suis pas encore suffisamment renseigné, bien que je n'aie rien perdu des renseignements qui ont été fournis. Le ministre nous en a donné beaucoup, mais ils sont un peu comme ceux du recensement : il faut peut-être plus de temps pour les classer, les coordonner, que pour les obtenir. Nous n'avons fait qu'effleurer la question, et comme nous n'irons pas dîner avant une demi-heure, le ministre pourrait peut-être, d'ici là, nous renseigner comme il convient. Nous lui demandons de répondre d'une manière claire et précise aux

quelques questions suivantes. Qu'a-t-on besoin de la nouvelle loi? Qu'est-ce qui l'a motivée? Que rapportera-t-elle au pays? Sous quel rapport est-elle susceptible d'ajouter au bien-être de la population, etc.? Nul n'est plus que le ministre en mesure de nous fournir ces renseignements ; c'est pourquoi je l'invite à employer la demi-heure qui nous reste à faire connaître à la Chambre et au pays les avantages qui résulteront de la dépense additionnelle dont on veut accabler le contribuable.

M. FISHER : Monsieur le président, pour être agréable à mon honorable ami, je vais m'exposer à blesser l'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean), qui n'aime pas que je parle longtemps. Toutefois, j'espère pouvoir répondre aux questions de mon honorable ami (M. Lennox), en beaucoup moins d'une demi-heure. Tous ces renseignements, je les ai donnés au début du débat, mais l'honorable député n'était pas ici.

M. LENNOX : Pardon ; je n'ai pas perdu une seule des paroles prononcées cet après-midi par l'honorable ministre. Il a signalé l'état de choses qui existe dans l'Ontario et les autres provinces, mais n'a pas indiqué les difficultés qui ont surgi, ni comment la nouvelle loi aura pour effet de les aplanir. Il nous a bien dit que certaines personnes lui ont demandé des renseignements qu'il est difficile de donner, mais cela est bien loin de suffire à justifier, aux yeux de la nation, une augmentation aussi sensible du chiffre des dépenses. Je tiens à être renseigné de telle sorte que je puisse dire à mes commettants : Je suis l'ami du ministre de l'Agriculture ; nous poursuivons tous deux le même but, et je tiens à le justifier aux yeux du public. Je veux être renseigné de façon à pouvoir démontrer en quelques mots qu'il y a lieu d'opérer la réforme projetée par le ministre.

M. FISHER : Je ne puis promettre à mon honorable ami de lui donner satisfaction complète ; j'espère cependant pouvoir le contenter jusqu'à un certain point.

Nous voulons fournir à la population du Canada le détail des renseignements que nous pouvons obtenir d'une année de dénombrement à une autre, sur la production industrielle et agricole du pays—statistiques qui seront plus récentes que celles contenues dans le dénombrement décennal. Nous ne voulons plus obliger le peuple à remonter, comme il doit le faire maintenant, à cinq, à six ou à neuf ans en arrière pour obtenir ces renseignements. Nous désirons avoir ces statistiques d'un recensement à l'autre, afin de permettre aux intéressés d'étudier les conditions économiques du Dominion, d'après des données plus récentes que celles que nous avons maintenant.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui poser une question, dès maintenant ? Il a fait le recensement en 1901 et il soumet au Parlement et au peuple, en 1905, des renseignements qu'il a recueillis en 1901. Grâce au système qu'il veut inaugurer il se propose d'obtenir certains renseignements quant aux années 1902 et 1903. Eh bien, si les statistiques obtenues pour l'année 1901 ne sont fournies au public qu'en 1905, à quelle date pourrons-nous obtenir les renseignements recueillis en 1902 et 1903 ?

M. FISHER : Je crois que, grâce à l'organisation de ce bureau, nous pourrons faire connaître au public les renseignements en question plus tôt qu'on ne le fait maintenant. Les détails que nous obtiendrons ne seront pas aussi complets que ceux fournis par le dénombrement décennal, mais le public les connaîtra avant l'expiration des deux années qui auront suivi celle au cours de laquelle ils auront été recueillis. Les renseignements que nous avons obtenus pour le recensement de 1901 n'ont été complètement coordonnés qu'en 1905, soit quatre années plus tard, et pourtant, ce travail s'est terminé deux ans plus tôt qu'on ne l'avait fait lors du dénombrement de 1891.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, l'honorable ministre nous dit qu'il pourra publier ces renseignements supplémentaires un an et demi plus tard que la date où ils auront été recueillis. Nous aurions donc vers le milieu de l'année 1903 les statistiques de 1902 ; toutefois, nous n'avons obtenu qu'en 1905 les renseignements recueillis en 1901.

M. FISHER : Lorsque ce bureau sera organisé, grâce au travail d'un personnel permanent, il pourra fournir ces statistiques beaucoup plus tôt qu'on ne saurait les obtenir maintenant.

M. R. L. BORDEN : Il pourrait peut-être trouver une méthode plus rapide pour la compilation des statistiques générales.

M. KEMP : Pendant combien de temps encore l'honorable ministre va-t-il laisser à l'imprimerie de l'Etat le manuscrit qui contient ces renseignements, avant de l'envoyer à une imprimerie particulière qui pourra exécuter le travail plus promptement ?

M. FISHER : La loi nous oblige de remettre ce travail à l'imprimerie de l'Etat, mais cette dernière a le droit de faire exécuter cet ouvrage dans un autre atelier.

M. LENNOX : Je voudrais savoir à quelle difficulté ou à quel inconvénient l'honorable ministre se propose de remédier. Le dénombrement de notre population se fait tous les dix ans. Quel avantage supplémentaire retirerons-nous de la mesure qui nous est maintenant soumise et dont la mise en vigueur nous coûtera environ un demi-million de dollars ? Pour ne citer qu'un cas particulier, quel bien les cultivateurs retireront-ils de tout cela ?

M. FISHER : Ils bénéficieront de cette loi en obtenant sur leur industrie des renseignements qu'ils ne peuvent se procurer

maintenant. Le travail du bureau des industries d'Ontario, pour ne citer qu'un exemple, est tellement apprécié des cultivateurs, que ces derniers s'empressent de fournir tous les renseignements qu'ils pensent posséder en les inscrivant sur des formulaires préparés d'avance et qu'ils envoient au bureau, à Toronto ; ils se croient récompensés de leur travail en recevant les bulletins publiés par ce bureau.

M. COCHRANE : Pourquoi les cultivateurs d'Ontario contribueraient-ils aux dépenses occasionnées pour recueillir dans les autres provinces des renseignements qu'ils fournissent eux-mêmes gratuitement ?

M. FISHER : Les cultivateurs d'Ontario ont assez d'esprit public pour vouloir obtenir des statistiques de toutes les parties du Canada. A l'heure qu'il est, ils n'ont aucun moyen de se procurer ces renseignements en dehors de leur province.

M. LALOR : De quelle nature sont les statistiques agricoles qu'on veut obtenir des cultivateurs ?

M. FISHER : Elle ressemble beaucoup au genre de renseignements qu'on trouve dans les rapports du bureau des industries d'Ontario.

M. LALOR : S'agit-il de détails sur le nombre de chevaux, de moutons et de bestiaux qu'on a élevés ? En quoi consistent ces différents renseignements ?

M. FISHER : Ces derniers se trouvent dans les rapports du bureau des industries d'Ontario. Ces documents indiquent aussi le nombre d'acres de terre en culture, la moyenne de la récolte, le nombre des animaux et celui de leurs produits. Voilà la nature des renseignements que nous voulons obtenir et publier ; c'est aussi celle des statistiques qu'on trouve, aujourd'hui, dans les rapports du bureau des industries d'Ontario qui, d'après les honorables députés de cette province, ont une grande valeur et sont compilés d'une façon intelligente et précise.

M. LALOR : Dans ce cas, si je comprends bien ce que dit l'honorable ministre, il obtiendra ces statistiques en envoyant simplement des bulletins individuels à tous les cultivateurs indifféremment, et en demandant à ces derniers de répondre aux questions posées. Si nos cultivateurs, ou si un tiers d'entre eux, ne répondent pas, mon honorable ami se trouvera à n'avoir en vérité aucun renseignement appréciable.

M. FISHER : C'est là la méthode employée principalement par le bureau des industries d'Ontario pour obtenir ces renseignements. Jusqu'à présent, cette méthode a été couronnée de succès au point de vue de l'exactitude, à tel point que les personnes qui connaissent comment l'ouvrage se fait, acceptent comme exactes les statistiques ainsi fournies. Je ne puis concevoir pourquoi on n'appliquerait pas, avec un égal succès, ce système à toutes les autres provinces.

M. R. L. BORDEN : Si ces statistiques sont déjà recueillies dans province d'Ontario, pourquoi l'honorable ministre veut-il recommencer ce travail ?

M. FISHER : Mon honorable comprendra que c'est l'administration provinciale d'Ontario qui recueille ces renseignements. Dans une mesure moins large, le gouvernement provincial du Manitoba suit cet exemple. Mais il n'en est point ainsi par tout le Canada. Nous voulons obtenir des statistiques de toutes les parties du pays. Si ces renseignements sont déjà recueillies pour la province d'Ontario, l'article 16 de ce projet de loi nous donne le pouvoir de nous servir de cette compilation. Nous ne recommencerons pas ce travail. Cependant, dans les autres parties du pays, où semblables statistiques ne sont pas recueillies, nous devrons exécuter un travail semblable à celui déjà fait dans la province d'Ontario. Même dans cette province, les statistiques ne se rapportent qu'à cette dernière même et, à l'instar des autres parties du Canada, Ontario n'a pas de statistiques se rapportant à tout le Dominion. Ainsi, par exemple, nous savons combien il y a de chevaux, dans Ontario, mais nous ne connaissons pas le nombre de ces animaux dans tout le Canada.

M. SPROULE : Comment l'honorable ministre va-t-il s'y prendre pour recueillir ces renseignements ?

M. FISHER : Nous suivrons la méthode adoptée par l'administration provinciale d'Ontario.

M. LALOR : Que l'honorable ministre me permette d' appeler son attention sur le fait que les statistiques relatives à Ontario ne sont pas recueillis d'après la méthode qu'il veut suivre. Ce sont les commissaires répartiteurs qui recueillent ces renseignements dans Ontario, tandis que mon honorable ami se propose d'obtenir ces statistiques en envoyant des bulletins individuels à n'importe quel cultivateur des différents endroits du pays. Dans un cas, les renseignements sont authentiques et vrais, tandis que dans l'autre ils ne le sont pas.

M. BARR : Il est certain que non seulement les statistiques publiées par le bureau des industries d'Ontario sont recueillies avec soin, mais encore que les circulaires qui s'y rapportent sont adressées à tous les cultivateurs sans distinction. Tous les membres des sociétés agricoles de la province d'Ontario et de la province du Manitoba, je crois, reçoivent, chaque semaine ou chaque mois, des bulletins contenant ces calculs complets et exacts. Ceux qui s'occupent d'affaires ainsi que tous les autres citoyens jouissent du même avantage. Je ne puis

voir comment l'honorable ministre augmentera le volume de ses marchandises par les statistiques qu'il a l'intention de recueillir.

M. FISHER : Je n'ai pas l'intention de perfectionner le système suivi dans la province d'Ontario ; je veux simplement tenter un effort pour obtenir la même somme de renseignements pour le reste du pays, et en faire la compilation avec les rapports que nous aurons d'Ontario, afin d'établir des statistiques se rapportant à tout le Dominion. Mon honorable ami d'Haldimand (M. Lalor) dit que les statistiques recueillies par l'administration provinciale d'Ontario sont fournies par des commissaires répartiteurs. Il a raison jusqu'à un certain point, mais non pas entièrement, si j'en crois les renseignements qui me sont fournis. Les commissaires répartiteurs fournissent quelques-uns de ces renseignements, mais la plus grande partie de ces derniers sont recueillis à la suite de communications directes avec les cultivateurs de la manière que j'ai indiquée.

M. LENNOX : L'honorable représentant d'Haldimand (M. Lalor) m'a aidé à obtenir du ministre une réponse partielle quant aux avantages que les cultivateurs du Canada retireront de la compilation et de la distribution de ces statistiques. Si j'ai bien compris l'honorable ministre, celui-ci a dit que, comme résultat de la mesure qu'il propose, les cultivateurs obtiendront plus tôt certaines statistiques. A l'appui de cet avancé, il a dit que les cultivateurs connaîtraient plus tôt qu'il ne leur est possible de le savoir aujourd'hui, le nombre de chevaux, celui des acres de terre en culture, le nombre d'acres de terre consacrés à d'autres fins, etc., qui se trouvent dans le pays. Voici ce que je demande à l'honorable ministre : Supposons que vous ayez raison, en quoi cette mesure peut-elle être avantageuse aux cultivateurs? Y a-t-il un autre moyen que celui que vous avez mentionné qui permettrait à la classe agricole de bénéficier de cette mesure ? Dans la négative, je suis prêt à laisser ce projet tomber à l'eau. Mais je veux être bien compris, afin de pouvoir dire que j'ai demandé à l'honorable ministre d'énumérer tous les avantages qui découleraient de son projet, et que j'ai obtenu une réponse directe à ma question.

M. FISHER : Je crois avoir répondu complètement à cette question, il y a quelques instants, quand j'ai dit que le cultivateur demande sur son industrie tous les renseignements qu'il n'a pu obtenir, renseignement qui seront préparés et recueillis pour son usage, d'après le système que je me propose d'établir par la mesure que je présente à la Chambre.

M. LENNOX : L'honorable ministre ne semble pas saisir exactement le point que nous soulevons. Il prétend que certaines statistiques sont nécessaires. En admettant que nous pourrons obtenir certains renseignements à une date plus rapprochée que nous ne pouvons le faire maintenant, je demande pulation, et je n'ai parlé des cultivateurs à faire plus d'argent qu'ils n'en font aujourd'hui. Je n'ai pu, jusqu'à présent, constater que l'honorable ministre avait expliqué ce côté de la question. C'est peut-être dû à mon peu d'entendement——

Un DEPUTE : C'est cela !

M. LENNOX : En réponse à l'interruption de mon honorable collègue, je dirai qu'au moins, je cherche à obtenir des explications qui intéressent le public. Mais je n'ai pu comprendre encore quel avantage matériel cette mesure procurera à notre population, et je n'ai parlé que des cultivateurs que pour me servir d'un exemple. L'honorable ministre n'a pas encore expliqué ce point, si je comprends bien ce qui se dit ici.

M. FISHER : Je dois avouer à mon honorable ami (M. Lennox), que la valeur matérielle des renseignements statistiques, est plutôt difficile à établir. Le dénombrement de la population se fait tous les dix ans. Les différents départements publient des rapports. A mon point de vue, tout cela est nécessaire à un gouvernement policé, et je considère que plus les renseignements fournis au peuple sur les affaires du pays seront complets, mieux ce sera pour ce dernier. Plus tôt nous fournirons ces statistiques à notre population et meilleure sera la forme que nous leur donnerons, plus sera favorable à chacun l'occasion de continuer les industries dans lesquelles il est engagé. Il m'est impossible, je crois, d'être plus explicite sur ce sujet.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne semble pas saisir toute la portée du projet de loi qu'il présente. Il adopte un système que les Etats-Unis mettent partiellement en vigueur. A quoi serviraient les renseignements publiés par le bureau des statistiques des Etats-Unis, s'ils n'étaient rendus publics qu'un an ou deux plus tard qu'ils ne le sont maintenant. Les statistiques recueillies aux Etats-Unis suivant le système que l'honorable ministre se propose d'appliquer au Canada sont fournies une semaine ou deux après leur compilation.

Dans quel but ? Pour des fins commerciales, pour des entreprises de chemins de fer. On connaît ce que la récolte de maïs produira probablement dans une année indiquée, bien longtemps avant que cette récolte soit sur la marché ; il en est ainsi du blé et du coton. Le cultivateur américain est, tous les mois, mis au courant des fluctuations du marché. L'honorable ministre de l'Agriculture ne semble pas savoir, comprendre ou saisir l'objet du projet de loi qu'il a soumis à la Chambre. Le but de la mesure proposée est de fournir aux marchands, aux cultivateurs et aux producteurs du pays des statistiques établissant, mois

par mois, la production industrielle et agricole du pays. Quand la personne intéressée possède ces renseignements, elle connaît le prix qu'il lui faut demander pour ses produits, ou s'il lui est plus avantageux d'abandonner l'industrie à laquelle elle se livre. Mais l'honorable ministre dit : Mais ces statistiques constituent un supplément du dénombrement, et on les recueillera un an ou deux après.

M. FISHER : Je crois que mon honorable ami ne m'a pas compris parfaitement lorsque j'ai parlé du temps où ces renseignements devraient être publiés. J'ai voulu dire que le travail qui se ferait entre chaque dénombrement, serait aussi complet que possible. Le bureau dont j'ai parlé publiera dans l'intervalle et plus fréquemment qu'à présent, aussitôt qu'il les aura reçus et compilés, des renseignements concernant la récolte, par exemple, et toutes autres matières de ce genre sur lesquelles il aura obtenu des renseignements statistiques.

M. HAGGART : L'honorable ministre a dit qu'il s'agissait d'un projet de loi se rapportant à certaines statistiques ; qu'il n'était question que de la fusion des sections du bureau du dénombrement et de celui des statistiques, et qu'il suivait la méthode indiquée dans la loi concernant le recensement des Etats-Unis, loi dont il semble ne pas avoir compris l'objet. Il a parlé ensuite des renseignements recueillis dans les différentes provinces. Quel sera le résultat du système qu'il veut suivre ? Par exemple, à l'heure qu'il est, les provinces d'Ontario et du Manitoba fournissent toutes les statistiques agricoles qui se rapportent à leurs habitants ; mais, quand aux autres provinces, il faudra que le gouvernement fédéral paie pour se procurer ces statistiques. A quel résultat en arriverons-nous ? Les citoyens d'Ontario diront à l'administration fédérale: Si vous recueillez ces données statistiques aux dépens du pays, lorsqu'il s'agit des autres provinces, alors que nous sommes obligés de payer pour des renseignements semblables concernant notre province, nous allons cesser notre travail que vous devrez faire à vos dépens, ainsi que vous le faites pour les autres parties du pays.

Il faut tenir compte de tout cela. L'honorable ministre se vante des rapports du dénombrement qu'il a envoyés à l'imprimerie assez tôt pour nous permettre de les avoir tous en 1905, tandis que l'ancien Gouvernement n'a publié qu'en 1897 les rapports complets du dénombrement de 1891. Il oublie de nous indiquer le coût du dénombrement de 1891, qui ne s'est élevé qu'à $500,000, et celui du recensement de 1881, qui n'a été que de $400,000, tandis que, jusqu'à présent, le dernier recensement nous a coûté environ $1,200,000.

A six heures la séance est suspendue.

Reprise de la Séance.

Le comité rentre en séance à huit heures.

M. TAYLOR : Monsieur le président, je voudrais savoir où nous en sommes rendus. Si je ne me trompe, vous avez réservé jusqu'à demain votre décision sur une question de règlement. Est-il entendu que nous continuerons à discuter ce projet de loi avant que vous ayez décidé le point en question ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je comprends qu'il y a une entente d'après laquelle on réservera, tant que cette décision ne sera pas rendue, c'est-à-dire jusqu'à demain, tous les articles de ce projet de loi se rapportant à une dépense de deniers.

M. TAYLOR : Et nous pourrons discuter les autres articles ?

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Oui, si on ne soulève aucune objection.

M. FISHER : L'article 1er se rapporte au titre de cette loi, et l'on attend généralement la fin de la discussion d'un projet de loi avant de s'occuper de cela. En conséquence, je vous demanderai, Monsieur le président, de soumettre d'article 2 à la discussion.

M. SPROULE : Avant cela, je voudrais avoir un peu plus d'explications sur ce projet de loi, car il me semble que nous n'atteindrons pas la fin que l'honorable ministre a laissé entrevoir à la Chambre, lorsqu'il nous a dit qu'en adoptant la méthode qu'il nous proposait, nous diminuerions sensiblement le coût du dénombrement décennal, et que nous pourrions obtenir les statistiques en question plus exactement que nous ne pouvons le faire maintenant. Répondant à une question, l'honorable ministre a dit, si je ne me trompe, qu'un des moyens d'atteindre ce but serait d'apprendre à certaines personnes la manière de bien remplir leur tâche. Afin de savoir plus exactement si cet objet pouvait être atteint ou non, j'ai demandé si l'on avait l'intention de faire l'instruction des recenseurs. L'honorable ministre a répondu dans la négative, en disant qu'il n'y aurait que certains fonctionnaires qui travailleraient à cet ouvrage annuel entre chaque dénombrement décennal. Donc, ce projet de loi ne contient aucune disposition relative à l'instruction des recenseurs, c'est-à-dire de ceux qui ont le plus besoin d'être renseignés sur le travail qu'ils ont à accomplir d'une manière exacte et expéditive. Je n'ai pas entendu l'honorable ministre dire qu'une disposition quelconque de ce projet de loi devait s'appliquer à ces derniers.

M. FISHER : Et je ne le crois pas.

M. SPROULE : Dans ce cas, comment diminuerons-nous le coût du dénombrement? Voilà ce que je ne puis comprendre. Il est une autre question. Dans quels cas particuliers retirerons-nous des avantages de ce

projet, et quelles statistiques que nous n'avons pas déjà par le système actuel, obtiendrons-nous de l'application de cette loi qu'on nous demande d'adopter? L'honorable ministre nous a parlé de l'importance qu'il y aurait pour le cultivateur de connaître ce qu'il récolte et les conséquences que sa récolte peut avoir sur le marché. Nous répondons à cela en disant que tous ces renseignements se trouvent dans le rapport du bureau des industries d'Ontario dont j'ai ici une copie. Un rapport semblable est peut-être publié par d'autres provinces. Nous avons les renseignements de deux sources principales ; on s'adresse directement aux cultivateurs auxquels on envoie un formulaire qu'ils doivent remplir eux-mêmes, et nous comptons encore sur le dénombrement. Les commissaires répartiteurs recueillent tous ces renseignements, quand ils préparent le rôle de répartition et, à mon avis, nous avons des statistiques qui sont à peu près exactes. Le bureau des industries publie des tableaux sur l'état de la moisson, sur le rendement par acre de terre ensemencée de pois, d'avoine, de blé, d'orge, de pommes de terre, de navets, enfin de tout ce qui peut être cultivé. Ces états indiquent encore la valeur représentée par le nombre d'acres de terre en culture et la moyenne de la récolte par acre. Ils donnent encore des statistiques se rapportant au nombre de chevaux, de bêtes à cornes, de moutons, de porcs, de volailles, etc. Tous ces renseignements sont condensés dans les rapports publiés chaque année, et le public peut en prendre connaissance. On ne peut espérer que la méthode qu'on nous demande d'adopter, quant à la façon de recueillir ces renseignements, permettra aux cultivateurs et au public en général de connaître ces statistiques plus tôt qu'ils ne peuvent les obtenir maintenant ; en effet, bien que les rapports concernant la moisson soient publiés tous les mois, les statistiques concernant le rendement ne peuvent être qu'annuelles. Le seul avantage que le cultivateur retirera, sera de savoir quel est le rendement de la moisson d'une année à l'autre. Ces renseignements se trouvent déjà dans le rapport du bureau des industries. Il y a des statistiques sur tout ce que le cultivateur produit, sur tout ce qu'il a à vendre, sur la quantité de bois qu'on a coupé, sur le nombre de chevaux,

On dit de plus que le système proposé de grain mise en vente.

On dit de plus que le système proposé nous permettra de recueillir des statistiques quant aux produits des manufactures. Eh bien, qu'on prenne le rapport du ministère du Revenu de l'intérieur. Nous y trouvons la quantité de malt, de spiritueux et de tabac fabriquée au pays, le nombre de livres de tabac en feuilles récolté au Canada, les différentes espèces de graines dont on s'est servi et le rendement de ces dernières. Le rapport annuel du ministère du Revenu de l'intérieur contient tous ces renseignements; nous y trouvons donc une partie des statistiques se rapportant à certaines divisions de notre industrie.

Prenons maintenant le département des mines, ici—au moins en ce qui concerne Ontario et, à un autre point de vue, tout le Dominion—nous avons un rapport sur les produits de nos différentes mines et de chacune d'elles en particulier. Le rapport de la production de l'or de 1898 à 1902, est connu. Voici les chiffres de cette production au cours des différentes années : 1898, $275,000 ; 1899, $428,000 ; 1900, $297,000 ; 1901, $244,000 ; 1902, $229,000. Nous avons de plus le rapport de la production de nos mines d'argent, de plomb, de cuivre, de nickel, de fer en gueuse, d'acier, de zinc et de molybdène. Ce sont des statistiques annuelles, et je ne vois pas comment le nouveau bureau qu'on se propose d'établir pourrait recueillir ces détails et les communiquer au public plus tôt qu'on ne les connaît par le rapport du bureau des mines. Nous avons de plus, dans un autre ordre d'idées, des statistiques sur le pétrole et sur la production de l'huile, de la brique, des tuiles, etc. Ces statistiques sont recueillies et publiées tous les ans. Maintenant, quant à ce qui se rapporte aux ouvriers du pays, nous avons le rapport du département du Travail qui est publié tous les mois. Il y a de plus le rapport du bureau des industries d'Ontario, qui indique la moyenne des salaires des garçons de ferme et des autres ouvriers. Nous avons exactement les mêmes statistiques recueillies, collationnées et publiées dans le bulletin ou journal mensuel publié par l'honorable ministre du Travail (sir William Mulock). Ces statistiques se rapportent à la main-d'œuvre et aux entrepreneurs du pays ; elles démontrent ce que les ouvriers reçoivent pour leur travail.

Prenons maintenant le commerce. Nous voulons savoir ce qu'il a été de mois en mois, durant l'année. Nous avons les statistiques de l'industrie laitière, nous savons ce que les fromageries et les fabriques de beurre ont produit, ainsi que la quantité d'œufs, de volailles et autres produits du même genre vendue chaque mois. Nous avons dans le rapport du bureau des industries d'Ontario et dans celui du ministère du Commerce, les chiffres se rapportant aux exportations mensuelles. Quant à la statistique relative au mouvement de la population, on se la procure au bureau d'hygiène provincial et à Ottawa.

Il me semble donc que sur toutes ces choses nous avons des statistiques plus que suffisantes, à l'heure qu'il est. Qu'elles soient publiées dans la forme qui se prête le plus à l'analyse, ou que l'on s'en serve d'un mois à l'autre, je ne suis pas prêt à me prononcer là-dessus, mais nous avons tant de statistiques maintenant, qu'il me semble que ce projet de loi est relativement inutile. Son application occasionnera des dépenses supplémentaires considérables et nous serons obligés de nommer des fonctionnaires

qui toucheront des appointements très élevés.

Reste à savoir si nous faisons un bien bon usage des statistiques que nous recueillons aujourd'hui et si nous devons augmenter nos dépenses pour cet objet.

M. FISHER : Je ne suis pas du même avis que mon honorable ami (M. Sproule), et je crois que les arguments qu'il a apportés sont en faveur du bill. Il nous dit, par exemple, que le rapport du bureau des industries d'Ontario nous donne déjà les renseignements que contient la " Gazette du Travail " publiée par le bureau du travail du Canada, publication que nous donne la statistique des salaires et du marché du travail dans tout le pays. Mais la différence est que le rapport du bureau des industries d'Ontario est limité à cette province seulement, tandis que les statistiques que nous voulons recueillir en vertu de ce bill seront prises dans tout le Canada. A part cela le bureau des industries d'Ontario ne s'occupe que de l'agriculture et des mines de cette province.

M. SPROULE : La commission des études géologiques s'occupe des mines de tout le pays.

M. FISHER : Le rapport de la commission géologique ne nous donne pas beaucoup de renseignements sur la production réelle des mines. C'est plutôt une étude scientifique des terrains miniers que de leur production, bien que son rapport contienne quelques chiffres à ce sujet. Mon honorable ami nous a parlé des statistiques du département du Revenu de l'intérieur. Il est vrai que ce département nous fournit beaucoup de statistiques au sujet des articles qui sont soumis à des droits de douane ou d'accise, mais les renseignements sont limités à ces articles, et ils ne sont recueillis qu'au point de vue des contributions indirectes.

Nous trouverons bien incidemment dans le rapport de ce ministère des renseignements concernant les produits qui entrent dans la fabrication des cigarettes, liqueurs fortes, etc. Ces statistiques sont faites pour les besoins du revenu et non pas au point de vue de la production du pays.

M. SPROULE: Quelle différence cela peut-il faire, du moment que nous avons le renseignement ?

M. FISHER : On peut certainement s'en servir pour d'autres fins que celles du revenu. Mon honorable ami sait comme moi qu'il y a plusieurs manières d'utiliser des statistiques, suivant les études que l'on poursuit. Ainsi les chiffres recueillis par le ministère du Revenu de l'intérieur ne seront pas arrangés de la manière dont ils le sont par le ministère du Revenu de l'intérieur pour les fins du revenu, utiles à la personne qui voudrait étudier la culture de l'orge pour faire du malt. Et pourtant ce seront les mêmes chiffres, recueillis aux mêmes sources.

Mon honorable ami dit que le gouvernement provincial d'Ontario a un bureau des statistiques du travail, et que les inspecteurs de fabriques dans d'autres provinces recueillent aussi pour des fins d'hygiène et pour la protection des ouvriers dans les manufactures des statistiques dont on pourrait se servir au ministère du Travail ici pour montrer des conditions ouvrières dans tout le pays. Par le nouveau système nous pourrons publier des renseignements sur plusieurs sujets au point de vue général, en nous servant des statistiques recueillies pour les autorités provinciales par différentes sociétés, et aussi par les associations laitières pour le fromage et le beurre.

M. BLAIN : L'Ontario est-elle la seule province où l'on recueille des statistiques agricoles ?

M. FISHER : Le Manitoba en recueille quelques-unes, mais pas en aussi grand nombre que l'Ontario. Je ne crois pas que l'on recueille ces statistiques dans d'autres provinces.

M. BLAIN : Je vois dans l'annuaire statistique un tableau donnant année par année la valeur des bestiaux au Manitoba. Les chiffres paraissent très complets pour les années 1897, 1898, 1899 et 1900. Le bill de l'honorable ministre changerait-il quelque chose au sujet de ces statistiques.

M. FISHER : Pas en ce qui concerne le Manitoba.

M. BLAIN : L'Ontario et le Manitoba sont-elles les seules provinces qui publient ces statistiques ?

M. FISHER : Je n'en connais pas d'autres. Québec, les Provinces maritimes, la Colombie-Anglaise et le Nord-Ouest n'en recueillent pas, et le système au Manitoba n'est pas aussi étendu que dans l'Ontario. J'ai déjà répondu à l'objection soulevée par mon honorable ami de Grey (M. Sproule) et je crois que presque tout ce qu'il a dit est plutôt favorable que défavorable au bill.

M. SPROULE : Telle n'a certainement pas été mon intention. J'ai dit que chaque fois que l'on avait proposé de recueillir de nouvelles statistiques on s'était servi du même argument.

Pour justifier la dépense qu'allait entraîner la publication de l'annuaire statistique, on nous a dit que le but en était absolument le même que celui que donne aujourd'hui l'honorable ministre. Lorsque l'on a proposé de publier les rapports mensuels du commerce on nous a dit que c'était pour fournir des statistiques au commerce. Lorsqu'on a établi le bureau du travail on a dit que c'était pour fournir aux ouvriers des renseignements sur l'état du marché ouvrier dans les différentes localités. Enfin, chaque fois que l'on a proposé de recueillir et de publier des statistiques on s'est servi du même argument, et je me suis demandé

si nous n'avions pas enfin fini de dépenser pour cela. L'honorable ministre dit que l'on peut arranger les chiffres de bien des manières. Je n'en doute pas, mais devons-nous pour cela dépenser de l'argent pour les arranger d'une autre manière ? Je ne le crois pas.

M. FISHER : Si l'on devait publier seulement des statistiques déjà recueillies, mon honorable ami aurait parfaitement raison ; mais ce n'est pas cela. C'est un travail tout nouveau que l'on veut faire. Les tableaux du commerce, par exemple, ne donnent aucun renseignement sur l'agriculture ; ils ne touchent qu'au trafic et au commerce extérieur. Ils sont compilés d'après les tableaux du commerce et de la navigation, et donnent en outre les rapports de nos agents à l'étranger. Mais ils ne contiennent aucune statistique sur la production du pays, Mon honorable ami dit que l'on a apporté le même argument en faveur de l'établissement de l'annuaire statistique et du bureau du travail. C'est vrai; l'annuaire statistique et le bureau du travail ont été établis pour des fins définies, et le bill actuel a aussi un objet déterminé, mais d'une autre nature. Il va permettre de recueillir des statistiques que nous n'avons pas aujourd'hui. Le principe en est absolument le même que celui sur lequel ont été établis l'annuaire statistique et le bureau du travail, et c'est en ce sens que je prétends que ce que mon honorable ami a dit est en faveur du bill.

M. SPROULE : Si je pouvais voir quel bien en retirerait le pays, j'appuierais le bill, parce que je veux avoir des statistiques exactes. L'honorable ministre ne propose pas de recueillir des statistiques sur tous les produits du pays en même temps. Il veut s'occuper d'un produit une année et d'un autre produit une autre année. Je ne vois pas quel bien le pays va retirer de cela. Je trouverais une certaine utilité dans une statistique qui nous donnerait la quantité de tous les produits du pays pour une période de trois ou quatre années par exemple. Pour être utile, ce travail devrait s'étendre à tous les produits. Je voudrais que le ministre me démontrât le bien que le pays va retirer de son projet. En quoi va-t-il nous être utile ; va-t-il nous aider à faire plus d'argent? J'admets que nous ne pouvons pas suivre les marchés de plus près, et que nous ne pouvons pas varier davantage nos productions. Si les sources auxquelles sont puisées les statistiques qu'on nous donne aujourd'hui sont aussi dignes de confiance que celles auxquelles on puisera en vertu du nouveau système, je ne vois pas ce que nous allons y gagner. Si je voyais une amélioration dans le nouveau système, je l'appuierais certainement.

M. TAYLOR : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quelle classe de la société a demandé cette loi ? Sont-ce les manufacturiers, les marchands, les ouvriers ou les agriculteurs ? Les seules personnes qui me semblent avoir demandé cette législation sont celles qui espèrent y trouver des emplois qui leur donneront $4,000 par année pour compiler ces statistiques. J'ai écouté l'honorable ministre très attentivement, et il n'a pas répondu à la question de mon honorable ami de Simcoe-sud (M. Lennox), qui lui a demandé quel grand bénéfice allait retirer le public de ces statistiques.

L'honorable ministre nous a dit, je crois, qu'il voulait recueillir dans tout le Canada des statistiques agricoles semblables à celles qui sont recueillies par le bureau des industries d'Ontario. Mais comment mon honorable ami va-t-il faire pour avoir ces statistiques dans la province de Québec et dans les Provinces maritimes ? Pense-t-il pouvoir les obtenir au moyen de circulaires? Les personnes auxquelles il enverra ces circulaires lui diront-elles combien il y a de fabriques de fromage dans la province de Québec ? D'après moi, le seul moyen serait de s'adresser aux répartiteurs municipaux. Mais dans les provinces où l'on ne fait pas le rôle de répartition municipale, il faudra que le Gouvernement fédéral ait ses fonctionnaires à lui pour faire cet ouvrage. Tout ce que je puis voir dans ce bill, c'est un prétexte pour le ministre de payer, à la veille d'une élection, pendant quelques semaines, un certain nombre de personnes qui seront chargées de s'assurer combien il y a d'électeurs conservateurs ou libéraux dans une localité. L'honorable ministre nous dit qu'il enverra aux manufacturiers des formulaires contenant certaines questions auxquelles la loi les obligera de répondre. Mais pourquoi ne leur a-t-il pas imposé cette obligation lors du dernier recensement. Plusieurs manufacturiers ont répondu aux recenseurs que la loi ne les obligeait pas à répondre et qu'ils eussent à se mêler de leurs affaires. Les recenseurs auraient voulu savoir la quantité et la valeur des articles que le manufacturier produisait, quels capitaux il avait engagés dans son industrie, quels salaires il payait par jour, et plusieurs manufacturiers ont refusé de répondre. Mais quand bien même les manufacturiers auraient répondu, quel bénéfice en aurait retiré l'industrie en général, et je ne vois pas quel profit le pays va retirer de cette dépense de $20,000 que l'on propose de faire pour la première année et que l'on va doubler la deuxième. Il n'est certainement pas possible de recueillir tous les renseignements dont parle le ministre sans avoir dans chaque municipalité des employés qui iront de maison en maison, et je suis certain que nos cultivateurs seront d'avis que cette dépense ne leur sera d'aucune utilité. Leur terre n'en produira pas pour cela un boisseau de blé, ou la fabrique une livre de fromage de plus. L'honorable ministre devrait répondre à la question que lui a posée l'honorable député de Simcoe (M. Lennox). Il devrait dire quels bénéfices les cultivateurs retireront de ces statistiques et aussi qui lui a demandé ces statistiques.

M. FISHER : De toutes les parties du pays nous avons reçu des demandes de renseignements dans le genre de ceux que nous nous proposons de recueillir.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il déposer ces demandes sur le bureau de la Chambre ?

M. FISHER : Mon honorable ami n'exigera pas, j'espère, que je dépose sur le bureau de la Chambre toutes les lettres que nous avons reçues au ministère de l'Agriculture se rapportant à ce sujet pendant les dix dernières années ?

M. TAYLOR : Donnez-nous celles d'une année.

M. FISHER : Ces demandes nous viennent sous différentes formes. Quelquefois nous possédons, et d'autres fois nous n'avons pas les renseignements que l'on voudrait avoir. Mais je puis dire que ce n'est pas à la demande d'aucunes personnes désirant des emplois que je présente ce bill. Mon seul but est de recueillir des renseignements qu'on nous demande souvent, et que nous n'avons pas les moyens de nous procurer aujourd'hui.

Ce bill n'est, après tout, qu'une compilation de trois lois que nous avons déjà dans nos statuts, et il ne sera pas nécessaire d'ajouter beaucoup au personnel que nous avons déjà pour l'appliquer. Les trois statuts dont je parle sont pour trois objets différents que nous unissons, et le bill actuel a créé quelques nouveaux pouvoirs pour les rendre complets. Je possède déjà, en vertu de la loi concernant les statistiques générales, le droit de nommer des recenseurs pour recueillir des renseignements dans tout le pays, et tout ce que j'ai à faire, c'est de demander au Parlement l'argent qu'il faudra pour les payer. En vertu de l'acte du recensement, j'ai le droit de nommer tous les dix ans des recenseurs et de faire un recensement.

M. INGRAM : La loi donne-t-elle au ministre le droit de faire un recensement tous les six ans dans le Nord-Ouest ?

M. FISHER : Oui, et ce pouvoir sera continué lorsque les nouvelles provinces seront formées. L'intention du Gouvernement est de faire un recensement dans ces nouvelles provinces entre chaque recensement décennal, tout comme nous le faisons pour le Manitoba.

M. TAYLOR : Mais le recensement que l'ont fait au Manitoba tous les cinq ans n'est que pour dénombrer la population afin de fixer le subside que cette province a droit de recevoir du gouvernement fédéral.

M. FISHER : Oui, mais le bill actuel va plus loin, et il s'appliquera aux nouvelles provinces qui seront créées dans le Nord-Ouest.

M. TAYLOR : Comment l'honorable ministre va-t-il s'y prendre pour obtenir ces renseignements dans les provinces où il n'y a pas de bureau des industries comme dans l'Ontario ? Comment fera-t-il, par exemple, pour savoir combien il y a de fabriques de fromage dans le Nouveau-Brunswick ; combien de chevaux et de bestiaux ? Comment obtiendra-t-il les mêmes renseignements dans les autres provinces ?

M. FISHER : Ces statistiques dans la province d'Ontario sont pour la plus grande partie receuillies par correspondance, par l'envoi de bulletins individuels.

M. TAYLOR : Je ne crois pas.

M. FISHER : Mon honorable ami se trompe. Tous ces renseignements ne sont pas pris dans les rôles de répartition. On en prend quelques-uns, il est vrai, mais pas tous. On en recueille un grand nombre au moyen de circulaires demandant des réponses à certaines questions.

Je ne prévois aucune difficulté à obtenir les renseignements dont mon honorable ami parle au sujet des fabriques de beurre et de fromage. Je sais par expérience, car j'en ai fait l'essai moi-même dans certain districts, qu'il est facile d'obtenir d'une façon complète et fidèle tous ces renseignements par correspondance et sans l'obligation d'employer un recenseur. On peut obtenir de la même manière les renseignements dont nous aurons besoin concernant les autres industries.

M. INGRAM : L'honorable ministre prétend-il que le bureau des industries d'Ontario recueille tous ses renseignements au moyen de circulaires ?

M. FISHER : Je crois que l'on en recueille une grande partie de cette façon.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous dit qu'il allait faire distribuer un grand nombre de circulaires et recueillir par ce moyen les renseignements qu'il désire avoir. Mais ce n'est pas de cette manière que le bureau des industries d'Ontario procède. Il s'adresse directement aux conseils municipaux qui lui fournissent les renseignements en réponse à ses circulaires. Par quel autre moyen le ministre de l'Agriculture pourrait-il obtenir le rôle de répartition d'une municipalité ? Ce n'est pas un cultivateur qui le lui donnera. Il n'y a que les fonctionnaires municipaux qui sont en mesure de le renseigner, et il en est ainsi dans toutes les provinces, ainsi que l'a fait remarquer l'honorable député de Grey-est (M. Sproule).

M. FISHER : Mon honorable ami me permettra-t-il de formuler une observation? Il a raison jusqu'à un certain point. Le bureau des industries d'Ontario reçoit une bonne partie de ses renseignements des fonctionnaires municipaux. Mais on peut faire la même chose dans les Provinces maritimes. Le bill y pourvoit.

M. INGRAM : Le ministère de l'Agriculture reçoit déjà des informations statis-

tiques de ces sources. Il envoie de temps à autre des circulaires demandant des renseignements sur le succès ou l'insuccès de certaines récoltes, et sur la foi de ses réponses qu'il reçoit il publie un bulletin. Mais l'honorable ministre nous dit qu'il veut établir un bureau des statistiques régulier pour tout le Canada, qui va nous coûter $35,000. Cela ne lui est pas plus possible que de faire briller le soleil en pleine nuit. Cela veut dire tout simplement que l'on va faire entrer le coin, et dans un an au lieu de $35,000 on vous demandera de solder une dépense de $135,000. Le défaut du système actuel est que notre annuaire statistique est publié et distribué trop tard pour être utile. Lorsque vous recherchez la cause de ce retard vous la trouvez dans la manière dont le Gouvernement a créé ce département de la statistique. On n'y emploie pas assez de monde pour publier cet annuaire en temps utile. Et voilà maintenant que le ministre veut créer un autre département qui viendra en conflit avec celui qui existe déjà. Pourquoi ne pas appliquer plutôt l'argent à améliorer celui-ci, au lieu d'en créer un autre ? Comme représentant d'une province qui paie déjà pour le recueillement de ses statistiques, je m'oppose à cette dépense pour tout le Canada.

M. FISHER : Je regrette de voir mon honorable ami dire que du moment que la province d'Ontario a les renseignements dont elle a besoin, il ne s'occupe pas que les autres parties du pays en aient de semblables.

M. LENNOX : Il n'a pas dit cela.

M. FISHER : L'honorable député (M. Ingram) a dit que la province d'Ontario possédait tous les renseignements dont elle avait besoin. Pour ma part, je crois qu'un grand nombre de personnes dans Ontario, comme dans tout le reste du Canada, aimeraient à avoir au sujet de tout le pays des renseignements semblables à ceux que nous donne le bureau des industries d'Ontario, et c'est pour cela que je crois que ces statistiques doivent être recueillies par l'administration fédérale. Chaque province recueille déjà une certaine quantité de renseignements ; l'Ontario beaucoup, le Manitoba une certaine quantité, Québec, la Nouvelle-Ecosse et autres provinces leur part. Mais la manière de recueillir et de disposer en tableaux ces renseignements n'est pas la même partout, et lorsque cet ouvrage sera fait par des fonctionnaires fédéraux sur des données qui leur viendront de sources provinciales ou municipales, ou qu'ils recueilleront dans les rôles de répartition, nous aurons des statistiques uniformes pour tout le Canada. Je suis bien certain que la population d'Ontario désire, autant que celle des autres provinces, avoir ces renseignements.

M. LAKE : Je crois que l'honorable ministre de l'Agriculture n'a pas rendu justice aux territoires du Nord-Ouest lorsqu'il a dit qu'il n'y avait à peu près que dans les provinces d'Ontario et du Manitoba où l'on recueillait des statistiques agricoles. Depuis plusieurs années le département de l'Agriculture des Territoires recueille des statistiques qui sont très fidèles et qui ont été d'une grande utilité non seulement aux agriculteurs, mais à toutes les classes de la société. Elles nous ont surtout bien servi lorsqu'il s'est agi de faire des arrangements avec les compagnies de chemins de fer pour le transport de notre grain et autres produits.

M. A. MARTIN : Je crois que le comité devrait hésiter sérieusement avant d'adopter un bill de ce genre. Je ne crois pas que le ministre nous ait prouvé que les statistiques qu'il veut recueillir seront d'une grande utilité au pays, et dans tous les cas il est clair qu'il ne peut pas les recueillir pour la somme qu'il fixe. Pour que ces statistiques soient utiles il faudrait qu'elles fussent recueillies et publiées promptement. Nous n'avons que faire de connaître les statistiques de la récolte des années passées. Pour être utiles il faut que les chiffres soient publiés au plus tôt, un mois ou deux après la récolte, et le ministre n'osera certainement pas prétendre qu'il peut accomplir cet ouvrage pour la somme qu'il a mentionnée.

A la lumière de l'expérience acquise, au sujet du dernier recensement, le comité hésitera longtemps, avant de mettre à la disposition du ministre la somme qu'il demande pour l'application de cette mesure.

Il se dégage du dernier recensement, datant de cinq ans, des enseignements qui porteront le comité à se montrer prudent avant de confier au ministre un crédit d'un chiffre élevé. Consultons le rapport de l'auditeur général, pour l'exercice suivant celui au cours duquel le recensement a été confectionné. Après avoir parcouru quelques pages de ce rapport, je reste stupéfié de la prodigalité dont le ministre a fait preuve dans l'emploi des deniers publics, et cependant je saisis parfaitement le mobile auquel il a obéi. Pour ne donner qu'un exemple, voici l'item qui figure, page D—143 : " Commissaire pour le comté d'Inverness (N.-E.), M. J. G. McRae $289.67 ; surpaye, $1.50." Qu'est devenue cette somme de $150. On a donc versé à cet individu $150 au-delà de son dû. A cette époque, je briguais les suffrages populaires dans le comté que je représente ici, et je sais à quoi m'en tenir sur ces nominations de commissaires. Je suis parfaitement édifié sur la raison d'être et l'urgence de ces dépenses de deniers publics. A-t-on, au moins, tenté de faire restituer au trésor public la somme de $150 versée de trop à cet individu. Je cite le premier item qui m'est tombé sous les yeux, en ouvrant ce rapport; mais cela suffit pour prouver au comité qu'il doit user dep rudence en votant pareil crédit et en le plaçant à la disposition du ministre. Sommes-nous en lieu d'espérer, au

moins, que ces renseignements qu'il veut recueillir seront mis à la disposition du public, en temps utile ? Il n'existe pas la moindre garantie à cet égard.

M. LENNOX : L'article 3 est de haute importance et je tiens à appeler l'attention du ministre sur une question découlant de l'étude de cet article en particulier :

Dans la présente loi, à moins que le contexte n'en dispose autrement, le mot " Ministre " signifie le ministre de l'Agriculture et le mot " Bureau " signifie le bureau du recensement et de la statistique.

Voilà une disposition qui mérite étude, et il importe de savoir si le ministre chargé de l'application de cette loi sera le ministre de l'Agriculture. Afin de bien élucider ma pensée, je veux citer quelques lignes de l'article :

Il y aura un bureau permanent sous la direction du Ministre de l'Agriculture, et ce bureau sera connu sous le nom de Bureau du recensement et de la statistique.

Eh bien, l'heure est venue de se demander, au Canada, s'il ne convient pas, eu égard aux énormes capitaux engagés dans les exploitations agricoles, de nous assurer les services d'un homme parfaitement valide, et qui se consacre tout entier, sans partage, à son œuvre, à titre de ministre de l'Agriculture. Le ministre (M. Fisher) a élucidé lui-même la question. Il se peut que sa pensée se reportât vers quelque titulaire futur du portefeuille de l'Agriculture, et il a peut-être jugé utile de le fractionner. En pareille circonstance, au nom des populations agricoles canadiennes, je tiens à élever la voix ici, en toute sincérité, contre pareil fractionnement de notre ministère de l'Agriculture. Mark Twain, si je ne me trompe, nous montre quelque part des cannibales des îles de la mer du Sud qui, pour témoigner de toute l'estime qu'ils professent à l'endroit du missionnaire, se pourlèchent les lèvres, au sortir du restaurant, en disant qu'on leur avait servi du missionnaire bien tendre et succulent, et que leur seul regret c'est que les portions du menu étaient insuffisantes. Pour ma part, me rappelant le peu d'attention accordée par le ministre aux besoins de l'importante classe des producteurs au pays, je suis d'avis qu'il faut sérieusement étudier la question et se demander si, au lieu de lui attribuer de plus amples pouvoirs, il ne convient pas de déployer tous nos efforts, dans la mesure où la chose est possible au sens parlementaire, pour obtenir les services d'un véritable représentant de nos intérêts agricoles, qui se contenterait de la gloire et des honneurs inhérents à cette charge, sans chercher à accaparer la large part des lauriers et de la gloire découlant d'autres sources. Pour bien faire saisir notre situation au point de vue agricole, je vais prêter la parole à un témoin irrécusable. Ce témoignage est puisé à une source des plus authentiques. Consultons le premier volume du recensement de 1901 ; et au dire du ministre, la statistique de ce recensement l'emporte sur les compilations de recensements précédents, autant que la Bible l'emporte sur le " Globe," de Toronto.

Sans doute, on ne néglige rien ici pour signaler les imperfections des recensements antérieurs et la perfection du dernier.

Pour la première fois, dans la confection d'un recensement fédéral, il a été pris des mesures relatives à la compilation de données statistiques sur la valeur des exploitations agricoles.

Voilà le renseignement donné au public—

—et il y a lieu de croire que les données obtenues confirmeront, d'une façon éclatante, la grandeur de notre industrie agricole et la large place qu'elle occupe dans le développement de la vie nationale.

Voilà précisément ce que je réclame en faveur de nos intérêts agricoles. M. Blue affirme que l'industrie agricole représente 72 pour 100 des placements collectifs de capitaux au Canada. Sur une totalité de population de 5,371,913, la population urbaine atteint le chiffre de 2,021,397, et la population rurale, celui de 3,349,516. L'année dernière, j'ai pris la liberté de faire observer au ministre de l'Agriculture combien il importe qu'il concentre toute son attention sur les intérêts de l'agriculture, au lieu de l'éparpiller sur une multiplicité de services souvent inutiles, dont son ministère est encombré. Je ne saurais mieux faire que de citer les propres paroles du ministre, que j'emprunte au compte rendu officiel des débats de 1904. Au cours du débat sur le mode d'administration suivi par l'Institut impérial de Londres, relativement aux intérêts agricoles du Canada, le ministre nous a dit :

Le conseil du commerce en Angleterre est un des services de l'Etat qu'on peut assimiler, dans une certaine mesure, à notre ministère de l'Agriculture.

La paternité de cette comparaison lui revient.

Il s'y trouve nombre de services secondaires se rattachant, d'une façon générale, au commerce et à l'industrie, et à mon avis, c'est un ministère que l'on encombre d'une foule de choses dont on ne sait que faire.

Cela ressemble à notre ministère de l'Agriculture. Brevets d'invention, marques de commerce, et différents autres services, voilà ce qu'on a attribué au ministère de l'Agriculture ici, bien que ces services n'intéressent nullement l'agriculture.

Voici donc l'observation que je veux présenter à cet égard et le ministre de l'Agriculture, je l'espère, y prêtera sa plus sérieuse attention : il est grandement temps que l'on dote le pays d'un ministère de l'Agriculture qui se consacre uniquement aux affaires agricoles, et cela en raison même de l'immense importance de ces intérêts ; et si l'on m'objecte que le ministre de l'Agriculture n'aurait plus assez de besogne, s'il se consacrait corps et âme à l'agriculture, eh ! bien, je lui donnerai un conseil : qu'il em-

ploie une partie de ces loisirs à entendre les cultivateurs discuter les problemes de nature pratique qui surgissent, et j'en suis convaincu, ils lui donneront une foule de renseignements des plus précieux. Puis, M. Clancy, qui se trouvait alors dans cette Chambre, prenant la parole :

Le ministre nous dit que ce service est confié au conseil du commerce, qui est une espèce de ministère à tout faire, et comme le réceptacle où viennent s'entasser tous les articles sans valeur, dont on veut se débarrasser, sans toutefois les jeter absolument au rebut.

Et le ministre semble acquiescer à ces paroles. Puis, le député de Simcoe-sud pose la question sous une autre forme :

Je tiens à parler au ministre de l'Agriculture à titre de cultivateur, causant avec un cultivateur. Le ministre, sans doute, est cultivateur pratique, et dans cette mesure là même, il existe un lien de sympathie entre nous.

Et plus loin :

Si je ne me trompe, c'est avec le président du conseil du commerce que nous avons eu maille à partir au sujet de l'interdiction de nos bestiaux ; et, par conséquent, le ministre de l'Agriculture ayant à cœur les intérêts de nos populations agricoles, n'aurait dû aborder cette proposition qu'avec un certain sentiment de défiance.

La situation actuelle semble corroborer ces paroles, puisque, en ce moment, un ex-ministre de l'Agriculture, en Angleterre, prend une attitude qui est loin de favoriser les intérêts de notre classe agricole. Puis, l'honorable député assimile notre ministère de l'Agriculture au conseil en question en Angleterre :

—où l'on entasse tous les services dont personne ne veut, dans les autres ministères.

L'auteur de ces observations a été en mesure, depuis cette époque, de les confirmer. J'ai pris part à la dernière campagne électorale dans la province d'Ontario, et qu'avons-nous constaté ? C'est que le premier ministre de cette province, qui vient de démissionner, n'a cessé de réclamer, comme son principal titre à l'appui des électeurs, la création d'un ministère de l'Agriculture. C'est l'expression dont il se sert, mais en réalité, il n'y a pas eu pareille création. Avant l'époque dont il parle, nous avions un ministère de l'Agriculture auquel se rattachaient aussi d'autres services ; nous avions un commissaire de l'Agriculture, dont les fonctions ne se limitaient pas strictement à l'agriculture ; or, puisqu'il a été jugé urgent, dans la province d'Ontario, d'effectuer la séparation des services et d'attribuer à un ministre le seul devoir de veiller aux intérêts de l'agriculture, l'urgence de pareille réforme ne s'impose-t-elle pas davantage, quand les intérêts du pays tout entier sont en jeu ? Cette réforme, à mon avis, devrait faire l'objet des préoccupations du Gouvernement, et cela sans retard. Elle n'entraînerait pas de surcroît de dépenses. Il existe déjà un ministère du commerce et de l'industrie, qui recueille certaines données statistiques, et de son côté, le ministère de l'Agriculture s'occupe aussi de la compilation de données statistiques ; or, rien n'empêche que ce dernier service ne soit transféré à un autre ministère, de façon que le ministre de l'Agriculture se consacre uniquement aux intérêts de l'industrie agricole. Si je ne me trompe, les députés des deux côtés de la Chambre abonderont dans mon sens——

Un DEPUTE : Non.

M. LENNOX : Il est possible que je rencontre un contradicteur ici, mais après tout, quoi qu'il en soit, j'en appelle au jugement du grand tribunal de l'opinion publique au Canada, avec beaucoup plus de confiance qu'aux députés de la droite, quand je préconise, au nom de nos populations agricoles, l'inauguration d'un nouvel ordre de choses, et que je demande qu'au lieu de se laisser détourner de l'accomplissement des importants devoirs dont il est chargé et qu'il tient, j'en suis sûr, à remplir, le ministre de l'Agriculture concentre toute son attention sur les questions agricoles.

M. WALSH : A titre de représentant d'un comté rural, je tiens à présenter une observation. Il serait oiseux d'appeler l'attention du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) sur la situation agricole de mon comté, relativement à la production chevaline et à l'élève des bestiaux ; car, sans doute il est parfaitement au courant de la question. Si la compilation de cette statistique doit être aussi défectueuse que les données recueillies à l'époque du dernier recensement, je dois l'avouer, à titre de représentant de ce comté, ce travail ne nous serait d'aucune utilité. Les données statistiques relatives à l'agriculture n'ont été distribuées que quatre ans après la confection du recensement.

Quand bien même elles eussent été exactes, elles seraient venues bien trop tard ; mais comme elles péchaient à l'endroit de l'exactitude, nos concitoyens, je l'espère, les relègueront parmi les reliques du passé et ne jugeront pas notre comté d'après ces données défectueuses. Nous nous flattons de compter au sein de notre comté l'élite de la population agricole du Canada, et à nos yeux, nos bestiaux ne le cèdent à ceux d'aucune autre partie du pays ; or, le relevé figurant dans ce rapport donnerait à entendre que nous sommes bien arriérés à cet égard, et inférieurs à nos voisins. Je tiens à donner lecture d'un article à l'appui de mes affirmations. J'emprunte cet article d'un journal de mon comté, que les membres du cabinet tenaient jadis en haute estime, bien qu'aujourd'hui, ils ne prisent peut-être pas autant son attitude. Il s'agit du " Gleaner," de Huntingdon et l'article en question qui traite du dernier recensement, est en date du 5 janvier 1905. En voici la teneur :

Le recensement a été confectionné au printemps de 1901 et le dernier volume, relatif à

l'agriculture, vient à peine de paraître. De l'étude des données statistiques, nous le déclarons à regret, il ressort que, non seulement elles appartiennent déjà à l'histoire ancienne, mais qu'elles sont inexactes. La statistique des fabriques de beurre et de fromage vient à l'appui de notre affirmation. Ainsi, on nous assure qu'il n'existe pas de beurreries dans le comté de Beauharnois (!) ; qu'il y en a douze à Châteauguay et huit à Huntingdon ; que les ventes de beurre provenant des beurreries de Châteauguay sont le double de celles de Huntingdon. Cette statistique est d'une inexactitude manifeste. Les données relatives au fromage sont un peu plus exactes. D'après le rapport du recensement, six fabriques, dans le comté de Beauharnois, ont produit 364,000 livres de fromage, 14 fabriques du comté de Châteauguay, 1,112,000 livres, et 19 dans Huntingdon, 1,464,000 livres. Il est facile de prouver d'une autre façon l'inexactitude de ce renseignement. Le rapport déclare qu'il y a 13,691 vaches laitières dans le comté de Châteauguay et 18,489 dans celui de Huntingdon ; et cependant la quantité de beurre et de fromage fabriquée dans les deux comtés est à peu près égale, se décomposant comme il suit : Châteauguay, 2,053,000 livres, Huntingdon, 2,084,000. De deux choses l'une : ou bien l'excédent de 4,798 vaches que l'on porte au crédit de Huntingdon relativement à Châteauguay doivent être ce que M. Fisher appelle " vaches voleuses " ou bien le rapport du recensement ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit.

Si c'est là un échantillon de la statistique qu'on veut nous fournir, je dois déclarer que, pour mon propre compte, au nom des agriculteurs du comté de Huntingdon, je m'oppose à pareil emploi des deniers publics.

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

M. FOSTER : Nous tenons d'abord à obtenir quelque éclaircissement au sujet de cette affaire de Huntingdon.

M. FISHER : Je ne suis pas en mesure d'apporter, sur-le-champ, les éclaircissements demandés en pareille matière. Il y a quelque temps, on me signalait un autre article du " Gleaner," de Huntingdon, et après être allé aux renseignements, je constatai son inexactitude, et qu'il ne cadrait ni avec les états du recensement ni avec la vérité des faits. Quant à l'article même en discussion, il avait échappé à mon attention, mais j'irai aux renseignements et ferai rapport.

M. FOSTER : Je croirais que, d'après la convention virtuellement intervenue, il serait préférable que le ministre proposât que le comité lève sa séance.

M. FISHER : J'espère que nous serons en lieu de discuter le bill article par article, à la prochaine séance du comité.

(Il est rendu compte de l'état des travaux.)

EMBALLAGE ET VENTE DE CERTAINES MARCHANDISES.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je propose que la Chambre se forme en comité, afin de délibérer sur le projet de résolution dont voici le texte :—

Arrêté : qu'il est expédient de modifier l'Acte concernant l'emballage et la vente de certaines marchandises principales en insérant les articles suivants après l'article 4 :

4a. Lorsque les pommes seront empaquetées en Canada pour l'exportation et la vente, en boîtes, elles seront enpaquetées dans des boîtes de bonne qualité et fortes, faites avec du bois sec et dont les dimensions intérieures ne devront pas être moindres que dix pouces de profondeur, onze pouces de largeur et vingt pouces de longueur, représentant autant que possible deux mille deux cents pouces cubes.

(2) Quiconque offrira ou exposera en vente, ou empaquetera pour l'exportation des pommes en boîtes, autrement qu'en conformité des prescriptions du présent article, sera passible, sur conviction sommaire, d'une amende de vingt-cinq centins pour chaque boîte de pommes ainsi offertes, ou exposées en vente ou empaquetées.

4b. Lorsque des pommes seront empaquetées en boîtes ou barils contenant des casiers ou cadres à sections permettant de placer chaque pomme dans un compartiment séparé, alors les dispositions des articles 4 et 4a ne seront pas applicables dans ce cas.

M. SPROULE : Le ministre voudrait-il bien nous éclairer sur le but visé par les résolutions à l'étude ?

M. FISHER : Ces résolutions visent la présentation d'une proposition de loi tendant à définir les dimensions des boîtes destinées à l'emballage des pommes. Dans un article de la loi, chap. 26, Edouard VII, " relative à l'emballage et à la vente de certaines marchandises principales ", figure une disposition touchant les dimensions des barils employés pour l'emballage des pommes. Ces années dernières, la tendance du commerce d'exploitation des pommes a été vers la substitution des boîtes aux barils. Il a existé, pendant quelque temps, une variété considérable dans les dimensions des boîtes employées. Il y a un peu plus d'un an, les producteurs et les exportateurs de fruits ont demandé l'établissement d'un étalon pour les boîtes. A cette époque, les associations de producteurs de fruits dans les différentes provinces ont formulé des vœux pour l'adoption de ce qu'il est convenu d'appeler la boîte de la Colombie-Anglaise, boîte dont les dimensions sont désignées dans la résolution à l'étude ; et je puis affirmer sans crainte que, d'un commun accord virtuellement, il a été décidé que cette boîte est la plus convenable et celle qui répond le plus parfaitement aux demandes formulées par tout le pays. Le bill statue sur l'adoption de cet étalon et il décrète expressément que l'étalon ne s'appliquera pas aux boîtes auxquelles on adapte ce qu'on appelle des casiers ou cadres à sections en carton; car il se fait au Canada un commerce de pommes choisies, tant pour l'exportation que pour la vente au pays et ces pommes sont emballées dans des boîtes similaires aux boîtes d'œufs, munies de compartiments en carton.

Pour contenir la même quantité de fruits que les autres boîtes, une telle boîte doit avoir des dimensions un peu plus grandes, et celles-ci devront varier considérablement suivant la grosseur des fruits qu'on se propose de paqueter dans une boîte donnée. C'est pourquoi ces sortes de boîtes sont soustraites à l'empire de cet acte.

M. INGRAM : Je vois qu'ici l'honorable ministre ne s'occupe que de boîtes. N'est-il pas vrai que dans certaines provinces les barils à pommes ne sont pas de contenance uniformes ?

M. FISHER : Aujourd'hui, ils le sont. La loi établit une grandeur réglementaire pour les barils à pommes.

M. INGRAM : J'ai cru comprendre qu'une province aujourd'hui se sert de barils d'une grandeur différente de celle des barils expédiés des autres province.

M. FISHER : Non, pas depuis l'adoption de la loi de 1901, l'acte que nous modifions en ce moment, chapitre 26 des statuts de 1901 : Acte concernant le paquetage et la vente de certains produits de consommation courante.

La grandeur des barils est réglée par l'article 4 dudit acte, auquel on se propose d'ajouter cette disposition amendée. Le baril minimum se trouve ainsi être aussi exactement que possible de la contenance de 96 pintes. C'est là la grandeur minimum : on peut se servir d'un baril plus grand si l'on veut.

M. INGRAM : C'est précisément le renseignement que je voulais avoir ; il en est qui se servent de barils plus grands. Deux sortes de barils sont en usage; c'est ce qui m'a engagé à poser cette question.

M. FISHER : L'amendement n'a nullement trait au baril, si ce n'est que le paragraphe 4b, dernière partie de la résolution, déclare que les dispositions de l'article n'auront pas d'application dans le cas où les pommes sont paquetées dans des boîtes ou barils à tiroirs ou casiers.

M. LEFURGEY : Ne vaudrait-il pas mieux prescrire que les barils auront tous les mêmes dimensions, adopter une dimension réglementaire pour tout le Canada et la rendre obligatoire ?

M. FISHER : La grandeur minimum est fixée par la loi, et si les gens préfèrent se servir d'un baril plus grand, c'est à leur détriment qu'ils le font. Les expéditeurs s'efforcent de généraliser l'emploi du baril réglementaire, le plus rapidement possible. En 1901, lorsque la loi fut passée, on jugea qu'il était plus sage de rendre facultatif l'emploi d'un baril plus grand, car à cette époque on se servait de barils de diverses boîtes est assez peu répandu, et l'on se flatte de pouvoir en assez peu de temps généraliser l'emploi d'une boîte de dimensions réglementaires.

M. LeFURGEY : Le ministre voudra-t-il me dire dans quelle mesure on se sert de boîtes pour l'exportation des pommes sur la Grande-Bretagne ?

M. FISHER : Je ne saurais dire le nombre de barils ni la quantité de pommes exportées en boîtes, mais je puis dire que cette quantité augmente rapidement d'année en année. Je ne parle qu'à peu près, mais j'oserais dire que moins de dix pour cent des pommes exportées le sont dans des boîtes Je ne voudrais même pas assurer que cinq pour cent des pommes expédiées la saison dernière étaient paquetées dans des boîtes.

M. LEFURGEY:Les expéditions des pommes en boîtes ont-elles donné des résultats satisfaisants ? Les pommes ont-elles été meurtries en forte proportion ?

M. FISHER : Le commerce de pommes en boîtes a donné, je pense, d'excellents résultats, meilleurs, en général, que ceux donnés par les convois de pommes en barils.

M. LEFURGEY : Il paraîtrait qu'il y a quelques années, aux Etats-Unis, où l'on a acquis beaucoup plus d'expérience en cette matière que chez nous, cette question des envois en boîtes par opposition aux envois en barils a été étudiée à fond par une commission ; et cette commission en serait arrivée à la conviction que l'emploi de boîtes ne donnait pas des résultats satisfaisants; et l'emploi de barils fut fortement recommandé.

M. FISHER : Ce n'est pas là la conclusion à laquelle sont arrivés nos propres expéditeurs de fruits, et, à cet égard, je ne pense pas que les Etats-Unis puissent nous en remontrer beaucoup.

M. LEFURGEY : Mais quelle raison y a-t-il pour que le peuple canadien veuille remplacer le baril par la boîte ?

M. FISHER : Ce n'est pas l'intention d'imposer la boîte au lieu du baril. Personne ne songe à obliger qui que ce soit à se servir de la boîte au lieu du baril. Nous déterminons simplement les dimensions de la boîte réglementaire pour ceux qui préférerait expédier les pommes en boîtes.

M. BARR : Le ministre voudra-t-il nous dire lequel est le plus économique, du baril ou de la boîte ? On sait que dans le cours de l'année dernière les barils étaient très rares.

M. FISHER : Je n'ai pas de renseignements à cet égard. La boîte ayant les dimensions indiquées dans l'acte n'a qu'un tiers de la contenance du baril réglementaire.

M. HENDERSON : L'honorable ministre nous dit qu'il établit les dimensions d'une boite réglementaire. Je ne sache pas que la résolution fasse ce qu'il dit, car elle n'im-

pose pas l'emploi d'une boîte de grandeur uniforme. Quant à réglementer la grandeur de la boîte à pommes, il faudrait rendre ces dimensions uniformes, le chargement dans les wagons de chemins de fer et dans les navires se ferait plus facilement qu'avec des boîtes de dimensions variables. Nous avons établi une boîte à fraises de dimension uniforme, et si l'on doit vendre les pommes à la boîte, je conseille fortement au ministre que toutes les boîtes soient de la même dimension, de manière à ce que la question soit parfaitement comprise à la fois par l'acheteur et par le vendeur.

M. FISHER : En proposant cet amendement nous nous laissons guider par le principe adopté dans la loi déjà en vigueur en ce qui regarde le baril, c'est-à-dire que nous prescrivons qu'il ne devrait pas aller au-dessous d'une certaine dimension.

M. SPROULE : Cette manière de faire, dans un cas comme dans l'autre, présente des inconvénients. Si l'on veut faire la comparaison des prix par baril, il est nécessaire que tous les barils soient de la même grandeur et pareillement les boîtes devraient être toutes de dimension uniforme. Dans ces conditions on pourra se rendre compte exactement des conditions du marché.

M. FISHER : On a observé, dans la pratique, que les expéditeurs cherchent à se procurer le baril le plus petit dont il soit permis de se servir, et la même règle sera suivie, sans doute, en ce qui regarde les boîtes. Si nous prescrivions d'une manière absolue que la boîte aura telles et telles dimensions et pas d'autres, toute personne se servant d'une boîte de dimensions un peu plus grandes pourrait être punie pour infraction à la loi ; mais il suffit que l'expéditeur s'assure que la boîte n'est pas plus petite que la loi ne le permet ; peu importe qu'elle soit un peu plus grande. On juge sage de laisser cette latitude, ce degré d'élasticité, dans l'emploi de la boîte ou du baril. Je ferai observer que le vœu de la Société des horticulteurs demandait simplement que la loi déterminât la dimension minimum de la boîte.

M. A. MARTIN : L'honorable ministre a mentionné une des sociétés d'horticulteurs. Or il existe plus d'une société de cette nature au Canada, et à moins que cette mesure ne soit demandée par la grande majorité de ces sociétés, j'hésiterais à lui donner mon appui. Une objection que j'y trouve à première vue, c'est qu'elle n'impose pas une boîte de dimension uniforme. Toutefois, à cet égard, je préfère m'en rapporter à l'opinion des sociétés d'horticulteurs des diverses parties du pays; et si le ministre voulait nous renseigner quant au nombre de sociétés qui lui ont écrit relativement aux opinions exprimées par elles sur cette mesure, nous serions peut-être mieux à même de nous former une opinion.

M. FISHER : On m'informe que ces dimensions sont celles de la boîte réglementaire de la Colombie-Anglaise, adoptée à la suite d'une longue discussion par les horticulteurs de cette province ; que la question fut discutée par la Société des horticulteurs d'Ontario, qui émirent un vœu approuvant ces dimensions que la Société des horticulteurs de la Nouvelle-Ecosse et la Société des horticulteurs de l'île du Prince-Edouard émirent ensuite pareil vœu ; et qu'ensuite les détails du bill furent élaborés par les employés de mon département à la demande des sociétés d'horticulteurs désireuses d'obtenir un type uniforme.

M. L'ORATEUR-SUPPLEANT : Je pense que les détails de cette mesure devraient être discutés en comité.

M. M. S. SCHELL : Je suis heureux de déclarer que j'approuve cordialement la disposition contenue dans ce bill, en vue de l'emploi d'une boîte de grandeur uniforme pour l'exportation des pommes ; et, en réponse à mon honorable ami de Halton (M. Henderson), je dirai qu'il ne sera pas difficile d'amener les expéditeurs à se servir de boites de grandeur pour bien dire uniforme. On s'attendra, en Grande-Bretagne, à ce que toutes les boîtes employées pour l'expédition des pommes contiennent à peu près la même quantité, et il sera dans l'intérêt des expéditeurs de se servir d'une boîte qui aura autant que possible les dimensions prescrites dans le présent bill. En ce qui regarde les dimensions indiquées, mon opinion, d'après l'expérience assez grande que j'ai eue dans l'expédition de pommes en boîtes, c'est qu'il vaudrait mieux se servir d'une boîte un peu moins longue et un peu plus large, c'est-à-dire mesurant douze pouces et demi de largeur par dix-huit pouces de longueur, au lieu de onze par vingt. La contenance serait virtuellement la même et se rapprocherait beaucoup de celle du boisseau. Les boîtes faites de cette manière seraient un peu plus fortes pour le même poids de bois d'œuvre. D'après l'expérience que nous avons eue dans les envois en boîtes, on doit chercher à obtenir la boîte la plus légère et en même temps la plus forte possible. Je ne fais pas cette observation dans un esprit de critique, mais plutôt dans le but de faire connaître mon opinion, résultat de l'expérience acquise dans l'envoi de plusieurs milliers de boîtes, genre d'emballage que je dus adopter par suite de l'impossibilité où j'étais de me procurer un nombre suffisant de barils. Nous nous sommes aperçus qu'avec ces dimensions, la boîte était plus forte et de meilleure apparence, et à tous égards plus convenable, qu'avec les dimensions indiquées dans le bill. Je n'ignore pas que ce sont là les dimensions qui ont été proposées par les sociétés d'horticulteurs ; et c'est principalement pour cette raison que c'est la grandeur de boîtes dont on s'était servi, surtout dans le district de Niagara. La maison qui confectionnait cette grandeur de boîtes, les ven-

daient presque toutes dans le district en question, et la boîte plus courte et plus large n'y était guère employée, si jamais elle l'était. Je fais cette observation simplement en passant, pour le cas où l'honorable ministre ne serait pas très sûr que les dimensions indiquées dans le bill sont celles qu'il importe d'adopter. Efforçons-nous de faire la meilleure boîte possible, car la boîte va être d'un usage beaucoup plus fréquent dans l'avenir qu'elle ne l'a été dans le passé. La difficulté de se procurer des barils et leur augmentation de prix sont en train de devenir un facteur très important dans le commerce d'exportation des pommes, et je pense que le jour approche où l'on fera beaucoup plus usage de boîtes. Jusqu'à présent, le commerce anglais, particulièrement celui de Liverpool, semble préférer le baril. Mais d'un autre côté, Glasgow et Hambourg paraissent beaucoup plus disposés à accepter la boîte ; et je dois dire que la saison dernière nous avons obtenu de beaucoup les plus forts bénéfices des envois en boîtes faits sur Glasgow. A mon avis, il serait à propos de modifier légèrement les dimensions indiquées, car l'effet sera de nous donner une boîte plus résistable. Il n'est guère nécessaire que j'explique en détail pourquoi la boîte serait plus forte avec les dimensions que je dis ; je ferais observer simplement que la boîte plus courte ne se déformera pas aussi facilement sur les côtés, au fond et sur le dessus. Je dois féliciter le ministre sur les résultats obtenus de la mise en vigueur de la loi concernant le marquage des fruits. En ce qui regarde la fixation d'une grandeur minimum de baril, ainsi que la manipulation et l'emballage des fruits, et aussi leur qualité, la mise en vigueur de cette loi nous a fait faire un pas en avant.

La motion est adoptée et la Chambre, formée en comité, passe à l'examen des articles de la résolution.

M. SPROULE : Se propose-t-on de rendre cette disposition relative aux boîtes applicable aux fruits mis en vente dans notre pays aussi bien qu'aux fruits destinés à l'exportation? L'article renferme cette expression: " offrir en vente ou pour l'exportation."

M. FISHER : Cette disposition a été rédigée dans le but de répéter pour les boîtes ce que dit l'article 4, au sujet des barils. Les termes de l'article 4 sont un peu différents, et mon honorable ami le ministre de la Justice déclare que, d'après son interprétation, ils en restreignent l'application aux cas où les fruits sont destinés à être exportés ; mais le paragraphe 3 est rédigé dans les mêmes termes que la résolution, et par suite la loi serait applicable aux ventes faites au Canada aussi bien qu'aux ventes de fruits destinés à l'exportation.

M. FOSTER : Ce n'est pas l'intention du ministre qu'il en soit ainsi?

M. FISHER. Je ne saurais trop dire. D'après les vœux émis par la Société des horticulteurs, ces dispositions devaient s'appliquer aux ventes faites au Canada comme à celles destinées à l'exportation.

M. FOSTER : Ce serait injuste.

M. FISHER : Mais je dois ajouter que l'acte actuel, en ce qui regarde les barils ne s'applique pas aux ventes faites dans le pays, mais simplement à celles faites en vue de l'exportation. Dans ces circonstances, je devrai examiner la question avant de demander à la Chambre d'adopter la résolution.

M. FOSTER : Le ministre, suivant mon opinion, devrait déclarer sur-le-champ qu'il a l'intention de modifier le texte de manière à ce qu'il ne soit pas possible de lui donner cette interprétation. Je ne puis croire que le ministre se propose d'insérer dans la loi une dispositon qui empêche un cultivateur de se servir d'une boîte de dimension ou de contenance quelconque pour l'emballage et la vente locale des pommes récoltées sur sa ferme. J'imagine que ce que le ministre veut dire : " Toute personne qui offre pour l'exportation ou qui expose en vente pour l'exportation, ou qui paquète pour l'exportation, des pommes en boîtes en contravention des dispositions ci-dessus, etc.,"

M. FISHER : Oui.

M. A. A. WRIGHT : J'aimerais à dire un mot quant au paquetage en boites et à la forme des boîtes. En ma qualité de détaillant de trente-deux ans d'expérience, je dois connaître quelque chose au sujet de la vente des pommes. On a beaucoup plus de difficulté à vendre des pommes au baril qu'a les vendre à la boîte, pour deux raisons : Tout consommateur n'est pas en état d'acheter un baril, mais il n'en est guère qui ne soit disposé à acheter un demi-baril ou une boîte. Celui qui achète un baril de pommes et l'emmagasine dans sa cave est exposé à les voir se gâter ou sécher avant que le baril soit à moitié dépensé. La boîte forme un colis plus facile à vendre et à exposer en vente. Quant à la forme de cette boîte, plus elle se rapprochera de celle d'un cube équilatéral, mieux ce sera. Par exemple, tout le monde doit avoir observé, et tout détaillant sait que jadis nous achetions la plus grande partie de nos oranges dans les pays méditerranéens. Les boîtes qui servaient à l'empaquetage de ces fruits étaient de mauvaise qualité et de dimensions incommodes. Puis, nous commençâmes à recevoir des oranges de la Californie ; elles étaient paquetées dans des boîtes d'excellente qualité et de grandeur uniforme et presque carrées, de sorte qu'elles présentaient un bon coup d'œil, une fois le couvercle enlevé et les fruits exposés dans la vitrine ou sur l'étagère.

Le commerce d'oranges et de citrons à provenance des pays méditerranéens n'existe plus guère chez nous. En parcourant les rues Sparks ou Bank, on observe que

presque toutes les boîtes dans les vitrines des épiciers détaillants portent le nom de Stewart, marchand de la Californie, qui s'est fait une renommée universelle dans le commerce des oranges. Si la boîte est plus longue que large, elle est séparée en deux par une cloison qui en fait comme un double cube parfait. La même forme de boîte est usitée pour les pruneaux de l'Orégon ou de la Californie. Les boîtes sont solides, le paquetage bien fait, et chaque boîte, une fois le couvercle enlevé et les fruits exposés dans la vitrine ou sur le comptoir, présente un coup d'œil agréable. Si l'on adopte ce genre d'emballage pour les pommes, plus on se rapprochera de cette grandeur et de ce type de boîte, mieux le commerce de détail s'en trouvera, de même aussi, je pense, que le paqueteur et le producteur. Et si vous établissez une grandeur minimum, je ne pense pas qu'il y ait danger que le paqueteur se serve d'une boîte plus grande; ce n'est pas dans son tempérament. J'aimerais qu'il fût bien compris qu'un type uniforme devrait être établi, et que ce type devrait être carré plutôt qu'oblong.

M. FISHER : Mon honorable ami de la gauche (M. Sproule) a signalé à mon attention la rédaction de cet article, et je reconnais qu'elle devrait être modifiée. Mais je n'aimerais pas dès maintenant à proposer la version modifiée. Je pense donc qu'il est plus sage de demander au comité de lever sa séance, de faire rapport de ses travaux et de demander qu'il lui soit permis de siéger de nouveau, afin que je puisse, à quelque séance future, soumettre un nouveau texte.

M. HENDERSON : Avant que la motion soit mise aux voix, je demanderai au ministre quand il se propose de demander que la Chambre passe de nouveau à l'examen des articles de la résolution. Aurons-nous le temps de consulter nos commettants avant que la question revienne sur le tapis ?

M. FISHER : Oui ; je ne demanderai pas que la Chambre se forme de nouveau en comité d'ici à quelques jours.

Le comité fait rapport de ses travaux.

AJOURNEMENT — BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : L'honorable ministre (sir William Mulock) voudra-t-il dire quelle sera demain l'ordre du jour ?

Sir WILLIAM MULOCK : La séance de demain sera consacrée aux mesures des députés ?

M. FOSTER : Mais une fois ces mesures épuisées ?

Sir WILLIAM MULOCK : Alors, nous aborderons probablement la discussion des subsides, à commencer par le budget du ministre des Travaux publics. On n'a pas d'objection, je propose, à ce que nous expédions de la besogne.

M. FOSTER : Suivant le même principe que l'autre jour.

La motion est adoptée, et la séance est levée à 9 heures 50 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi, 8 février 1905.

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

RAPPORT OFFICIEL DES DEBATS.

M. H. GERVAIS (Saint-Jacques, Montréal) : J'ai l'honneur de déposer le premier rapport du comité permanent chargé de surveiller le compte rendu officiel des débats de cette Chambre durant la présente session, et de demander son adoption :

Votre comité recommande que le " quorum " soit réduit de huit à cinq membres.

M. FOSTER : Combien de membres composent ce comité ?

M. GERVAIS : Quinze.

M. FOSTER : Et à quel chiffre voulez-vous réduire le quorum ?

M. GERVAIS : Cinq.

M. FOSTER : Pourquoi.

M. GERVAIS : Je crois que c'est la règle adoptée depuis trois ans.

(La motion est adoptée.)

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : J'ai l'honneur de déposer le bill (n° 44), concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires. Je dois dire que ce bill est destiné à remplacer le bill n° 3 que j'ai déposé au commencement de la session et qui attend sa deuxième délibération. Un article de ce premier bill présente des objections, et je désire y substituer le présent bill. Les deux bills sont virtuellement identiques, à l'exception de l'article contesté qui a été supprimé. Quand l'ordre du jour appelera la deuxième délibération du bill n° 3, je demanderai le retrait de ma proposition.

(La motion est adoptée et le bill lu en première délibération.)

INTERPELLATIONS

PERSONNEL DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. FOSTER :

1. Combien de personnes composent actuellement le personnel de la commissions des chemins de fer ?
2. Quels sont leurs noms et quels salaires et allocations reçoivent-elles respectivement ?
3. Combien de personnes composent actuellement le personnel de la commission du Grand-Tronc-Pacifique ?
4. Quels sont leurs noms et quels salaires et allocations reçoivent-elles respectivement ?
5. Qui choisit les ingénieurs en charge de chacune des explorations dans le district situé à l'est de Winnipeg pour le Grand-Tronc-Pacifique ?
6. Sous quelle direction et surveillance sont placées et conduites les brigades topographiques ; à qui les ingénieurs adressent-ils leurs rapports, et des rapports partiels ou autres ont-ils été reçus ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Vingt-un, les commissaires non compris.

2. MM. A. D. Cartwright, $3,000 par année; J. E. Duval, $2,200 par anné; E. A.Primeau, $1,800 par année; James Hardwell, $3,500 par année; Geo. A. Mountain, $4,800 par année; A. G. Blair, fils, $2,500 par année; E. C. Lalonde $2,200 par année ; J. H. Tessier, $1,800 par année; T. L. Simmons, $1,800 par année ; G A. Brown, $2,000 par année ; L. J. Lewis, 300 par année ; B. Chevrier, $800 par année ; L. M. Cameron, $550 par année ; F. C. McGee, $800 par année ; C. E. McManus, $800 par année ; Jno. W. Thompson, $800 par année, H. W. Messenger, $900 par année ; Norman Ham, $900 par année ; T. Chandler, $700 par année ; D. Langelier, $500 par année ; Wm. Woodruff, $60 par mois.

Il n'y a pas d'allocations autres que les dépenses raisonnables et réellement effectuées quand ces fonctionnaires voyagent pour le compte de l'Etat.

3. Trente, sans compter les commissaires.

4. MM. H. D. Lumsden, $500 par mois; M. J. Butler, $375 par mois; A. W. H. Stimpson, $125 par mois ; C. J. Jones, $80 par mois ; Fred. Dillon, $80 par mois ; A. L. Ogilvie, $150 par mois ; R. L. Landry, $70 par mois ; Alice Seed, $25 par mois ; R. M. J. McGill, $125 par mois ; Jos. Clement, $100 par mois; R. H. Lang, $60 par mois ; H. A. Collins, $85 par mois ; John Neighorn, $75 par mois ; R. Ronan, $70 par mois ; D. Lefebvre, $20 par mois ; P. E. Ryan, $208.33 par mois ; R. F. Uniacke, $150 par mois ; Jos. H. Roy, $100 par mois; O. P. Schreiber, $60 par mois; Fred. McCourt, $70 par mois ; Percy Wright, $30 par mois ; F. W. White, $100 par mois; Geo. O'Reilly, $15 par semaine ; A. T. Gow, $150 par mois ; W. R. Saults, $75 par mois ; R. Lagimodière, $60 par mois ; A. Beaudry, $70 par mois ; G. Heidmann, $80 par mois ; P. Larocque, $70 par mois ; John O'Malley, $50 par mois. Les seules allocations sont les dépenses raisonnables et réellement effectuées quand ces fonctionnaires voyagent pour le compte de l'Etat.

5. Les ingénieurs à la tête des brigades topographiques sont nommés par la commission, sur la proposition de l'ingénieur en chef.

6. Les brigades topographiques sont d'abord constituées par la commission, sur la proposition de l'ingénieur en chef et des ingénieurs de district, et les changements se font sur la proposition du chef de la brigade et des ingénieurs de districts, dûment approuvés par l'ingénieur en chef. Les chefs de brigade font leurs rapports aux ingénieurs de district ; ces derniers font rapport à l'ingénieur en chef et celui-ci à la commission. Les chefs de brigades et les ingénieurs de district font des rapports partiels, de temps à autre.

INSPECTION DU FIL A CLOTURE.

M. LEFURGEY—par M. Lancaster :

Vu que les fermiers du Canada éprouvent des pertes de temps et d'argent par l'achat de fil à clôture de qualité inférieure ou de fabrication frauduleuse, est-ce l'intention du Gouvernement d'établir un système d'inspection dudit fil, de fabrication canadienne ou étrangère, qui puisse remédier à cet état de choses ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Si l'honorable député de Prince était présent je lui ferais observer que son interpellation n'est pas régulière, vu qu'elle contient une affirmation de fait, contrairement à ce que dit le règlement. Cependant je n'ai aucune objection à répondre que le Gouvernement n'a pas l'intention de nommer un inspecteur à cette fin.

EMPLOYES DU CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

M. GERVAIS :

1. Quel est le nombre total d'officiers, ingénieurs civils et autres personnes actuellement employés aux opérations du tracé sur le chemin de fer transcontinental et les entreprises qui s'y rattachent, sous la direction de la commission de construction dudit chemin de fer ?
2. Quels étaient les noms et domicile de chacune des personnes ci-dessus mentionnées lors de leur nomination ?
3. Quelles sont les fonctions et les salaires de chacune desdites personnes ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Comme la réponse à cette question serait très volumineuse, je demanderai à l'honorable député de bien vouloir demander un rapport. La question telle que posée comprend la liste des bûcherons, des terrassiers et de tous les employés sur le terrain.

CREUSEMENT DU CANAL DE CORNWALL.

M. PRINGLE—par M. Lancaster :

1. A qui a été concédé les travaux pour le dragage du canal de Cornwall ?

2. Des soumissions ont-elles été demandées ?
3. Dans l'affirmative, de quelle manière ?
4. Si c'est par avis public, dans quels journaux ?
5. Combien de personnes ont soumissionné ?
6. Les travaux ont-ils été donnés au plus bas soumissionnaire ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. A W. J. Poupore, (à responsabilité limitée).
2. Oui.
3. Par des annonces dans les journaux.
4. Le "Herald", le "Witness", la "Presse", le "Canada", de Montréal ;
Le "Free Press", le "Temps", le "Danebrog", d'Ottawa.
Le "Freeholder" de Cornwall.
Le "Herald" de Morrisburg.
Le "Journal" de Prescott.
Le "Canadian Freeman" et "British Whig" de Kingston.
Le "Globe", le "Star", le "News" de Toronto.
Le "Times" de Peterborough.
5. Nous avons reçu cinq soumissions.
6. La plus basse soumission a été retirée, et la suivante a été acceptée.

HANGARS DANS LE PORT DE MONTREAL.

M. AMES :

1. Des réclamations pour travaux supplémentaires ont-elles été présentées par MM. P. Lyall et Fils relativement à leur entreprise de la construction de hangars à deux étages dans le port de Montréal ?
2. Dans l'affirmative, quel était le montant spécifié dans chaque cas, et quelles raisons étaient alléguées ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je conseillerais à l'honorable député de demander le dépôt des documents, et il aura ainsi les renseignements qu'il désire savoir.

CAISSES DE PETITES ECONOMIES.

M. HENDERSON—par M. Lancaster :

1. Combien de chartes ont été accordées par l'Exécutif en vertu de l'acte des caisses de petite économie (Penny Banks), 1903 ?
2. Quelques-unes desdites caisses ont-elles transmis des relevés de leurs opérations au ministre des Finances en vertu de l'article 33 dudit acte ?
3. Dans l'affirmative, quels sont les noms de ces caisses et l'endroit où est situé le bureau principal de chacune d'elles ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :
1. Une.
2. La caisse qui a obtenu cette charte n'a pas encore reçu de certificat du conseil de la trésorerie, l'autorisant à fonctionner sous l'empire dudit acte, et par conséquent nous n'avons reçu aucun relevé en conformité de l'art. 33.
3. Même réponse que la précédente.

COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN :

1. Quand a été construit le steamer d'hiver, le "Stanley", qui voyage actuellement de concert avec le "Minto" pour maintenir les communications avec l'île du Prince-Edouard, et depuis quel temps fait-il le service ?
2. Jusqu'à quel point ce steamer a-t-il souffert par suite de la longueur de son rude service au milieu des glaces ?
3. A-t-on renforcé sa coque, quand et de quelle manière ?
4. Quand a-t-il été inspecté et quelle est la nature du rapport de l'inspecteur ?
5. Le Gouvernement a-t-il mis à l'étude la question de savoir s'il est urgent de construire un nouveau steamer? Dans l'affirmative, serait-il prêt à faire le service dans l'hiver de 1905-06?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je crois que l'honorable député ferait mieux de demander un rapport.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

M. BLAIN :

1. A quelle date la commission des chemins de fer a-t-elle siégé pour la première fois ?
2. Quel montant a été payé à titre de salaire à chaque commissaire ?
3. En dehors des salaires, quel montant a été payé jusqu'à cette date pour affaires concernant ladite commission des chemins de fer ?
4. Combien de secrétaires particuliers sont employés par la commission, quels sont leurs noms et le salaire payé à chacun ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. La commission des chemins de fer a siégé pour la première fois le 9 février 1904.
2. L'honorable M. A. G. Blair, $9,045,31, l'honorable M. M. E. Bernier, $8,300.99 ; M. James Mills, $8,300.99
3. $37,965.55.
4. Il n'y en a pas.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—RECETTES ET DEPENSES.

M. FOSTER :

1. Quelles ont été les recettes et dépenses totales de l'Intercolonial, y compris tous ses embranchements, au cours de l'année 1904 ?
2. Quel montant a été dépensé pour l'Intercolonial et ses embranchements (y compris l'achat de voies ferrées), à compte du capital, chaque année depuis 1896 jusqu'à 1904, inclusivement ? Quel montant a été dépensé pour les mêmes objets depuis le 30 juin 1904 ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :
1. Frais d'exploitation, $4,104,018.93 ; recettes, $3,621,263.91.

Années.	Montants.
2. 1897	$ 145,142 00
1898	252,367 20
1899	1,081,929 94
1900	1,796,348 29
1901	3,633,836 57
1902	4,621,841 05
1903	2,254,266 68
1904	1,880,856 60

Du 30 juin 1904 au 31 décembre 1904, $733,221.29.

COMMISSION DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE —PERSONNEL ET APPOINTEMENTS.

M. FOSTER :

1. Quelles sont les dates respectives de la nomination des commissaires du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et du personnel qui est employé par la commission ?

2. Quel montant total a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1904 pour ladite commission sous les rubriques (a) appointements des commissaires ; (b) appointements des employés ; (c) dépenses ; et (d) loyers de bureaux.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Je suis obligé de demander à l'honorable député de déposer une motion pour obtenir un rapport.

M. FOSTER : L'honorable ministre me permet-il de faire cette motion dès maintenant ?

Sir WILLIAM MULOCK : Donnez un avis.

MONNAIES USEES.

M. FOWLER—par M. Lancaster :

Le Gouvernement se propose-t-il de prendre prochainement des mesures pour retirer de la circulation les pièces de monnaies usées, et en rembourser leur valeur ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Cette question est à l'étude.

EXPORTATION DU FOIN.

M. LEFURGEY—par M. A. MARTIN :

Combien de tonnes de foin ont été exportées de la province de Québec à Boston, Etats-Unis, pendant les mois d'octobre, de novembre et de décembre, respectivement ?

L'honorable M. WM. PATERSON (ministre des Douanes) : Les rapports de la douane concernant les exportations, tels qu'ils sont compilés, indiquent les pays où les produits canadiens sont exportés sans mentionner les ports auxquels ils sont destinés. Il m'est donc impossible de répondre à la question telle que posée, mais la réponse que je peux faire suffira peut-être. On a exporté de la province de Québec aux Etats-Unis pendant chacun des mois d'octobre, de novembre et de décembre les quantités suivantes de foin :—en octobre, 3,927 tonnes ; en novembre, 2,508 tonnes ; en décembre, 4,327 tonnes.

HANGARS DANS LE PORT DE MONTREAL.

M. H. B. AMES (Saint-Antoine, Montréal) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toute correspondance échangée depuis le 1er octobre dernier entre (a) P. W. St. George, ingénieur surveillant les travaux de construction des hangars du port de Montréal et l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, et entre (b) l'honorable ministre ou le sous-ministre de la Marine et des Pêcheries et les commissaires du port de Montréal au sujet des plans, devis ou contrats pour les nouveaux hangars dans le port de Montréal.

Mon but en demandant le dépôt de cette correspondance est de rassurer les commerçants de Montréal et le public en général, inquiétés par certaines nouvelles qui annonçaient que le Gouvernement pourrait revenir sur la décision qu'il a prise de construire des hangars à deux étages. J'espère que la correspondance qui sera déposée nous engagera à conclure que le Gouvernement maintiendra sa décision et que les travaux seront exécutés tels qu'ils ont été adjugés. Afin que la députation comprenne les motifs qui m'ont poussé à demander le dépôt de cette correspondance, souffrez que j'énumère les raisons qui nous ont fait croire que le Gouvernement projetait peut-être de modifier les travaux de construction des hangars d'acier dans le port de Montréal. En réponse à une interpellation que je fis dans cette Chambre le 25 février, l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a déclaré qu'à sa demande, M. P.-W. St. George, l'ingénieur choisi par le Gouvernement pour surveiller les travaux de construction des hangars du port de Montréal, avait préparé des plans à part qui avaient été soumis au ministre et qui étaient à l'étude. Une déclaration faite l'autre jour par M. Reford à une réunion de la commission du port, lorsqu'il a demandé à celle-ci de suspendre les travaux parce que le Gouvernement était en train d'examiner d'autres plans pour la construction de hangars à un seul étage, nous laisse comprendre quel sera le trait caractéristique de ces plans. D'après le compte rendu du "Herald", de Montréal, M. Reford aurait dit :

La fédération maritime en a appelé au ministre de la Marine et des Pêcheries, et les plans de M. St. George pour la construction de hangars à un étage sont à l'étude.

De plus, le 15 novembre dernier, les commissaires du port ont reçu du sous-ministre de la Marine et des Pêcheries une lettre dont j'extrais le passage suivant :

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli la copie d'une lettre reçue de l'ingénieur que ce ministère a chargé d'examiner le marché passé pour la construction des nouveaux hangars du port, avec une note et de nouveaux plans, cette lettre représentant que les hangars dont les travaux de construction ont été adjugés ne répondent pas aux besoins du port, et proposant certaines modifications. Le ministre m'a chargé de vous prier de soumettre toute la

question à la commission du port pour que celle-ci en délibère et donne son avis.

Une autre preuve des doutes qui existent sur cette question, c'est que dans le compte rendu d'une récente réunion de la commission du port, on fait dire à l'ingénieur en chef que le premier groupe de hangars pourra difficilement être prêt à la date fixée, savoir: le 1er juin, et que le deuxième groupe ne sera pas achevé le 15 juin, ce qui indique que les travaux ont subi des retards. Il y a quelques jours, l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), a déclaré, ici même, que ces retards étaient dûs à l'incertitude dans laquelle on était de savoir si les plans actuels seraient définitivement acceptés ou si on leur en substituerait de nouveaux.

Tout cela laisse supposer que les retards apportés à la construction de ces hangars proviennent de ce qu'il n'y a encore rien de bien arrêté. Je parle en ma qualité de représentant des intérêts commerciaux de Montréal, et je m'adresse plus spécialement aux membres du cabinet. J'espère que le Gouvernement n'a pas l'intention de revenir sur sa décision. L'honorable premier ministre n'a pas oublié que le 11 juin 1903, quand la Chambre a été appelée à voter une somme de $3,000,000, à titre de prêt à la commission du port, pour la construction de hangars en acier, il a été expressément spécifié que ces hangars seraient à deux étages. C'est avec cette entente que la Chambre a voté le bill autorisant le Gouvernement à avancer $3,000,000 à la commission. L'acte 3, Edouard VII, chap. 36, dit que les estimations, plans et devis devront être soumis à l'Exécutif et que les travaux ne pourront pas être exécutés sans l'approbation de l'Exécutif.

La commission se rendant compte de l'importance qu'il y avait de préparer des plans qui seraient approuvés, consacra tout l'été à ce travail. L'ingénieur mit quatre mois à préparer ces plans. Après de longues études et plusieurs voyages à l'étranger, il soumit des plans pour des hangars à deux étages. Ils ont été discutés à la fin de septembre, au cours d'une séance à laquelle tous les intéressés avaient été convoqués.

Parmi l'assistance, il y avait des représentants des expéditeurs, des deux chambres de commerce, de la halle aux blés, des compagnies de transport, en un mot, de tous ceux qui ont des intérêts dans le port de Montréal. Au cours de plusieurs séances, les commissaires entendirent les différentes parties et décidèrent finalement de proposer la construction de hangars d'acier, à deux étages. Cette délibération fut communiquée au Gouvernement le ou vers le 1er novembre.

Le Gouvernement, à son tour, s'entoura de toutes les précautions avant de donner l'autorisation exigée par la loi. Le ministre des Travaux publics et le ministre de la Marine et des Pêcheries vinrent à Montréal, discuter la question avec les commissaires et les intéressés. Un peu plus tard, le premier ministre et un de ses collègues assistaient à une réunion de la commission et entendirent les représentations des différentes parties. Ces plans furent retenus à Ottawa pendant plus de deux mois ; ils furent étudiés par l'ingénieur du ministère de la Marine, par l'ingénieur du ministère des Travaux pubblis et, sur la proposition du ministre de la Marine et des Pêcheries, ces plans furent finalement approuvés par l'Exécutif le 21 décembre 1903 et renvoyés aux commissaires. Des soumissions furent demandées en temps voulu. Dans le decret du 21 décembre il était stipulé que les commissaires ne concèderaient pas de travaux sans l'approbation du Gouvernement, et en conséquence, quand il fut décidé d'accepter la soumission de MM. Peter Lyall et Cie, on demanda l'approbation de l'Exécutif, de sorte que le Gouvernement est irrévocablement lié aux hangars à deux étages. C'est à cette condition que l'argent a été voté, que le décret officiel a été émané et que l'entreprise a été concédée, les quinze hangars devant être achevés à trois dates différentes.

Il est donc pour le moins surprenant qu'il y ait encore des doutes sur la question de savoir si ces plans ne seront pas changés. Je tiens à faire remarquer au Gouvernement que ce serait une grande affaire pour le port de Montréal et le commerce maritime en général, si les plans actuels étaient abandonnés, et si l'on revenait aux hangars à un seul étage.

Il ne faut pas oublier que l'espace, dans le port, est comparativement restreint. La partie supérieure, dans laquelle se fait la très grande partie du trafic, est resserrée entre le pied du courant Sainte-Marie et le pied des rapides, en dessous du pont. Il faut absolument utiliser cet espace, le plus possible. La principale raison qu'on avait d'adopter les hangars à deux étages, c'était que cela doublerait, en quelque sorte, l'espace disponible sur les quais. Un autre avantage, c'est que par ce moyen le trafic en transit serait séparé du trafic des colis. Le volume du trafic en transit grossit tous les ans. Les compagnies de chemins de fer utilisent virtuellement toute la superficie des quais, et on voulait placer le trafic des colis au deuxième étage, en laissant l'étage inférieur aux chemins de fer. Ainsi, il n'y aurait pas de conflit d'intérêt, on épargnerait du temps et on réduirait au minimum le danger pour les personnes et les marchandises.

Il n'est pas inutile de faire observer que dans tous les grands ports du monde, la tendance est dans la direction des hangars à deux étages, et quelques-uns à trois étages. Si le port de Montréal ne devait avoir que des hangars à un seul étage, ses facilités pour la manutention des marchandises en seraient considérablement diminuées.

J'espère donc que le Gouvernement ne reviendra pas sur sa décision. J'admets que

ces hangars à deux étages ne sont pas absolument du goût de tout le monde. Certaines compagnies qui possèdent de petits navires et certaines compagnies de transport qui redoutent les plans inclinés, préfèreraient les hangars à un seul étage ; mais la tendance, dans le port de Montréal, est d'avoir des navires de plus en plus gros. En 1894, le tonnage moyen des navires qui ont fréquenté le port était de 1,500 tonneaux, en 1900, il était de 2,000 tonneaux et en 1904, de 2,400. Depuis dix ans, il y a donc eu une augmentation de 60 p. 100 dans le tonnage des navires à marchandises. Le tonnage moyen d'un paquebot de la ligne Allan est de 6,645 tonneaux ; ceux de la ligne Dominion jeaugent en moyenne 7,117 tonneaux, pour ceux qui font le service entre Montréal et Liverpool ou Glasgow, et 5,000 tonneaux pour ceux qui vont à Anvers. Les paquebots du C.P.R. ont une capacité moyenne de 7,060 tonneaux et ceux de la compagnie Reford, 2,400 tonneaux nets, ou 3,700 ou 3,800 tonneaux bruts. Les objections aux hangars à deux étages, et les arguments en faveur des hangars à un seul étage viennent de ceux qui ont des intérêts dans les navires de faible tonnage. Mais on aura tout l'espace nécessaire pour ces navires dans les autres parties du port, et ils n'ont pas de raison pour vouloir continuer à occuper le haut du port où devrait être construits les hangars à deux étages.

J'ai demandé le dépôt de cette correspondance pour permettre au ministre de la Marine et des Pêcheries, parlant au nom du Gouvernement, de faire cesser le malaise qui règne dans les classes commerciales au sujet de la possibilité d'un changement d'attitude du Gouvernement sur cette question des hangars à deux étages. J'espère aussi que lorsque cette correspondance sera déposée, nous constaterons que les extraits que j'en ai cités veulent simplement dire que le ministre de la Marine et des Pêcheries, avec son habituelle courtoisie, a consenti à entrer en pourparlers avec certaines parties intéressées, mais sans aucune intention de revenir sur la première décision du Gouvernement.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je suis bien aise de déclarer que rien ne s'oppose à la communication des documents, et ils seront déposés sur le bureau de la Chambre sans retard. Quant à l'inquiétude qui existe dans les cercles commerciaux de Montréal, au dire de l'honorable député, elle est causée, non par les hangars à un étage, mais par les hangars à deux étages. C'est là, en effet, l'état actuel de la question. Après de longs débats avec les différentes institutions de Montréal, et beaucoup d'études et de recherches, par le ministère des Travaux publics et le ministère de la Marine et des Pêcheries, nous avons approuvé les plans des hangars à deux étages. Mais plus tard on a constaté que ces hangars ne rendraient pas les services que les intéressés en attendaient.

L'assemblée des expéditeurs représente virtuellement le commerce maritime du port et elle s'est immédiatement mise à l'œuvre pour obtenir une modification des plans. La principale objection était qu'il y avait trop de colonnes au premier étage et que ces colonnes étaient trop rapprochées. Elles étaient à 15 pieds les unes des autres, et on croyait que l'étage inférieur, ou du moins une partie, deviendrait inutile par suite de la présence de ces colonnes. La question me fut soumise à titre de ministre responsable de l'exécution des travaux, sous la direction de la commission du port, bien entendu. Je l'ai soumise, à mon tour, à l'ingénieur nommé par le Gouvernement. Ce dernier eut plusieurs entrevues avec la l'assemblée des expéditeurs, et il constata que si l'on devait avoir des hangars à deux étages, on ne pourrait pas se dispenser de ces trop nombreuses colonnes et qu'on devrait avoir des hangars à un seul étage, au moins sur les quais dont se servent les plus gros navires. M. Saint-George prépara des plans en conséquence et démontra, qu'avec des hangars à un étage, et sans colonnes, il pouvait donner plus d'espace qu'avec des hangars à deux étages. Je puis donc dire, qu'il ne s'agit pas d'un revirement d'opinion de la part de qui que ce soit, mais d'un simple changement dans la disposition intérieure des hangars. N'étant pas ingénieur, ni censé connaître ces détails, j'ai soumis toute la question à l'assemblée des expéditeurs et aux commissaires du port, dès le mois de novembre ou décembre derniers. Les travaux se poursuivent depuis. La question des étages a été décidée, mais les commissaires ont reconnu, par leur ingénieur, que ces colonnes qu'on croyait absolument nécessaires pour supporter le deuxième étage pouvaient être éliminées, ou diminuées d'au moins un tiers. Cette garantie leur a été donnée par un architecte éminent qu'ils ont eux-mêmes consulté. Ils ne se sont pas adressé à l'ingénieur surveillant du Gouvernement, mais à M. Marchand, un jeune architecte de grands talents, qui possède déjà une longue expérience et qui est actuellement chargé de la construction de plusieurs édifices importants à Montréal. De tout cela il est résulté que, ce matin même, j'ai reçu une note de la commission demandant de changer les plans quant aux colonnes du premier étage. Ce changement impliquerait une dépense additionnelle de $35,000 et serait un aveu que les premiers plans n'étaient pas ce qu'ils auraient dû être.

Je répète que la question n'est plus entre un étage et deux étages. Il est indifférent pour le commerce maritime que les hangars aient un ou deux étages. Ils veulent simplement qu'un des étages soit disposé de manière à faciliter la manutention du gros trafic dans le port.

L'honorable député prétend que les propriétaires de petits navires sont seuls oppo-

sés à la construction de hangars à deux étages, mais c'est le contraire qui est la vérité. Ils veulent le plus d'espace possible au premier étage, et s'il est impossible de se dispenser d'un certain nombre de piliers, ils demandent qu'on fasse des hangars à un seul étage. Les autres, y compris les propriétaires des plus gros navires sont vraiment découragés, et la correspondance établiera qu'ils déclarent de la manière la plus positive que si le premier étage doit être construit d'après les plans actuels, il sera parfaitement inutile et aura pour effet de les chasser du port de Montréal.

En présence d'une pareille situation, je considère que nous avons eu parfaitement raison de chercher à concilier les vues contraires et les amener à une entente. Je dois dire que, pour une raison ou pour une autre, les expéditeurs, quand ils ont approuvé le premier plan, ne s'étaient pas rendus compte des inconvénients de ces colonnes de 15 pieds, au centre. Si on s'était aperçu de ce défaut plus tôt, ce malentendu ne serait pas survenu.

Je suis persuadé que la question sera réglée à la satisfaction des commerçants de Montréal, et plus particulièrement à celle des expéditeurs, qui ont un intérêt tout particulier à ce que les hangars soient construits de façon à favoriser le mieux possible le port de Montréal.

Les documents et toute la correspondance seront déposés sur le bureau de la Chambre. Je crois bien que le sujet reviendra encore sur le tapis au cours de la présente session, car la Chambre sera saisie de certaines mesures nouvelles qui nous fourniront l'occasion de débattre la question sous tous ses aspects. Cette question, elle sort de l'ordinaire. Comme elle occupe depuis dix ans l'attention des hommes d'affaires de Montréal, il n'est pas étonnant que la construction des hangars ait fait surgir des difficultés et des malentendus. Tant qu'ils ne seront pas terminés—et ils ne pourront l'être avant trois ou quatre ans—nous serons vraisemblablement aux prises avec quelque difficulté. Mais je ne crois pas que ni la commission du port ou ses employés, ni le gouvernement aient rien fait qui soit susceptible de compromettre l'érection des hangars ou de mettre en péril des avantages qui doivent découler de leur construction.

(La motion est adoptée.)

REGLEMENTS DOUANIERS CONCERNANT LE "DUMPING".

M. KEMP : Je demande :

Copie de toutes circulaires ou instructions, de tous règlements du ministère des Douanes et de tous arrêtés du conseil concernant l'article 19 de l'acte modifiant le tarif des douanes, 1897, sanctionné le 1 août 1904, connu généralement sous le nom de "Dumping clause".

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je suppose que l'honorable député ne demande pas tous les arrêtés, mais simplement les arrêtés généraux sur lesquels on se fonde pour rendre les décisions.

(La motion est adoptée.)

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—SERVICE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Si le ministre des Chemins de fer et des Canaux était à son siège, j'aimerais, avant que l'on passe à l'ordre du jour, appeler son attention sur la dépêche suivante que je viens de recevoir d'une personne qui m'est bien connue :

Bifurcation de Springhill, (N.-E.), 8 fév. 1905.

Trois convois sont en panne ici depuis plus de 12 heures ; nombre de voyageurs manquent de nourriture. Prière de saisir le Parlement de l'affaire.

Je me rends à la demande de cette personne en signalant le cas à l'attention du Gouvernement. Je me suis trouvé moi-même dans une circonstance à peu près pareille, mais je présume que l'on n'y pouvait rien, car il faisait alors une violente tempête. Le premier ministre voudra bien, j'espère, signaler le cas à l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux. Je lui ferai tenir la dépêche.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Monsieur l'Orateur, l'honorable chef de l'opposition vient de donner lecture d'une dépêche qu'il a reçue au sujet de trains qui se trouvent en panne à la bifurcation de Springhill ; vers une heure de l'après-midi, j'en ai reçue une moi-même où un monsieur qui signe R. A. McIntyre me confirme la nouvelle communiquée à mon honorable ami. Il m'annonce que plusieurs convois se sont enneigés, et demande que des mesures soient prises pour nourrir les voyageurs. Je me suis immédiatement mis en communication avec M. Pottinger, qui se trouve en ville, et il m'a donné la réponse suivante :

J'ai demandé une explication par télégraphe. L'accident est vraisemblablement attribuable à une violente tempête de neige qui s'est déchaînée sur l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, ainsi qu'en font foi les deux dépêches ci-incluses. Je vous donnerai d'autres nouvelles dès que j'en aurai reçu.

L'une des dépêches expédiées à M. Pottinger se lit comme suit :

Une tempête de neige accompagnée de grand vent s'est déchaînée sur Halifax hier soir. N° 70 enneigé à Rockingham ; le spécial D.A.R. est parti et a atteint Richmond à cinq heures vingt. Le convoi spécial de bestiaux et de viande destinés au paquebot de la poste s'est enneigé à Rockingham ; est entré en gare d'Halifax à sept heures quarante. Paquebot attendait. A Halifax, la cour est complètement obstruée. Impossible de faire quoi que ce soit avant deux heures. Il a fallu trois locomotives pour traîner le convoi de bestiaux jusqu'à Deepwater.

Le surintendant du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard a expédié, à ce propos, la dépêche suivante à M. Pottinger :

La tempête d'hier soir sévit encore, excessivement violente. Tous les trains arrêtés jusqu'à ce que le calme soit revenu. Nous craignons d'avoir beaucoup de mal à déblayer la voie.

La tempête semble avoir pris les gens par surprise. M. Pottinger a expédié une dépêche à la bifurcation de Springhill au sujet des soins à donner aux voyageurs. Mon attention n'ayant été appelée sur cette affaire qu'à une heure, voilà tout ce qu'il m'a été possible de faire depuis.

LA COMMISSION DU PORT DE MONTREAL

M. R. L. BORDEN : Je voudrais appeler l'attention du premier ministre sur l'interpellation n° 5 inscrite au feuilleton de ce jour et qui se lit comme suit :

1. MM. P. Lyall et fils ont-ils présenté des réclamations au sujet de travaux supplémentaires se rattachant à l'entreprise à eux adjugée de la construction de hangars à deux étages dans le port de Montréal ?
2. Dans l'affirmative, quel était le montant spécifié dans chaque cas, et quelles raisons étaient alléguées ?
3. Lesdites réclamations ont-elles été acceptées et approuvées par les commissaires du port et par l'ingénieur en chef ?
4. L'ingénieur du Gouvernement étant chargé de la surveillance des hangars du port de Montréal, a-t-il conseillé le paiement desdites réclamations ?
5. Lesdites réclamations contestées ont-elles été soumises au ministre de la Marine et des Pêcheries ? Dans l'affirmative, quel montant a-t-il alloué à l'entrepreneur dans chaque cas ?

Mon très honorable ami a invité l'auteur de cette interpellation (M. Ames) à formuler une demande de rapport. S'il voulait bien y regarder de près, il verrait qu'il lui est possible de répondre par un oui ou un non à chacune de ces questions, à l'exception de celle qui se rapporte aux raisons alléguées dans chaque cas.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député observera que tout repose sur la seconde question qui se rapporte aux montants spécifiés et aux raisons alléguées. C'est pourquoi il sera nécessaire de déposer la correspondance et le rapport de l'ingénieur. Différentes raisons ayant été alléguées, il existe un rapport sur chacune d'elles.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toutes formules et instructions adressées aux officiers-rapporteurs dans les diverses provinces et territoires, et devant servir à la dernière élection fédérale.—M. Baker.

1. Copie des listes électorales de la division Macdonald, Manitoba, fournies au greffier de la couronne en chancellerie avant les élections générales de 1904.

2. Copie des listes électorales fournies par le greffier de la couronne en chancellerie à l'officier-rapporteur de la division électorale de Macdonald pour lesdites élections.
3. Copie des listes électorales fournies aux divers sous-officiers-rapporteurs par l'officier-rapporteur dans ladite division électorale de Macdonald.—M. Staples.

DEMISSION DE M. BLAIR.

M. FOSTER : Promesse a été faite l'autre jour par le premier ministre ou le ministre de la Justice de déposer sur le bureau de la Chambre la dépêche et la lettre par lesquelles M. Blair s'est démis de sa charge de président de la commission des chemins de fer.

Sir W. LAURIER. La démission de M. Blair ?

M. FOSTER : La dépêche et la lettre de démission du président de la commission.

Sir W. LAURIER : L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) ayant déjà formulé une demande à ce sujet, toute la correspondance sera déposée. Je compte que les copies seront prêtes dès demain.

COMMUNICATIONS ENTRE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD ET LA TERRE FERME.

M. ALEX. MARTIN (Queen's, I. P.-E.) : avant que l'on aborde l'ordre du jour, je voudrais appeler l'attention du premier ministre sur une question que j'ai soulevée l'autre jour ; je veux parler des moyens actuels de communication entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Les steamers ne font plus leur service. Il n'existe plus de communications qu'entre les caps et par bateaux à voiles. Lorsque ces derniers arrivent au Cap-Tourmentin, il ne s'y trouve pas de convoi pour transporter voyageurs et courrier à Sackville. La province souffre depuis des années de cet état de choses. Les bateaux donnent nécessairement un service irrégulier, parce que la traversée dépend du vent et de l'état de la glace ; lorqu'ils arrivent au Cap Tourmentin, le train régulier est généralement parti. Le courrier et les voyageurs souffrent parfois un retard de vingt-quatre heures, uniquement parce que le Gouvernement n'a pas jugé convenable d'établir un service spécial entre le Cap-Tourmentin et Sackville. Ce service ne coûterait pourtant pas bien cher, puisqu'il ne durerait que peu de temps. Les inconvénients et les pertes que subit ainsi la population de l'île du Prince-Edouard rendent la situation excessivement difficile. Lorsque j'aurai dit au premier ministre et au directeur général des Postes que les journaux de cette province arrivent au cabinet de lecture une semaine en retard, ils comprendront la gravité de l'inconvénient. Je reçois aujourd'hui même une dépêche par laquelle on me demande d'appeler chaque jour l'attention du directeur général des Postes sur

cette question jusqu'à ce qu'elle soit réglée. J'ose espérer que je ne serai pas trop longtemps à cette peine.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL— LE CHEF DE LA GARE DE FREDERICKTON.

M. O. S. CROCKET (York, N.-B.) : M. l'Orateur, avant que l'on passe à l'ordre du jour, je prierai l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux de vouloir bien me dire quand sera produite la correspondance concernant a démission de M. Obdur White, ci-devant chef de gare de l'Intercolonial à Frédéricton. J'ai demandé la production de cette correspondance le jeudi, 26 janvier. Si je m'en souviens bien, le ministre m'a dit alors que toute la correspondance se résumait à une lettre de M. White et à la réponse qui y fut faite par mon honorable ami. Je voudrais donc savoir quand le ministre fera déposer la copie de ces deux lettres.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : L'honorable député n'aura bientôt plus raison de s'impatienter. Pour une raison ou pour une autre, les papiers ne me sont venus sous la main qu'hier; j'en ai immédiatement commandé une copie, qui, je l'espère, sera bientôt déposée. Je suis à m'enquérir s'il existe d'autres lettres ou s'il est question de cette affaire dans les lettres que nous adressent de temps à autre les hauts fonctionnaires de l'Intercolonial au sujet de l'administration en général.

RUMEURS CONCERNANT L'APPEL DE L'HONORABLE M. S. N. PARENT A LA COMMISSION DE CONSTRUCTION DU TRANS-CONTINENTAL.

M. J. G. H. BERGERON (Beauharnois) : Monsieur l'Orateur, avant que l'on aborde l'ordre du jour, j'aimerais poser une question à mon honorable ami le premier ministre. Je voudrais bien ne pas raviver ses douleurs, surtout depuis que la province d'Ontario a eu la cruauté de l'amputer de son bras droit, mais la province de Québec semble toute disposée à le soulager d'un autre de ses membres, et il circule à ce propos toutes sortes de rumeurs, dont l'une veut qu'un ministre du cabinet fédéral se soit rendu à Québec dans le but d'apaiser la querelle. A l'appui de cette rumeur, certains journaux ont publié l'entrefilet suivant, dont la teneur est depuis dans les bouches les plus autorisées :

L'honorable M. S. N. Parent, premier ministre de la province de Québec, sera bientôt appelé à faire partie de la commission de construction du chemin de fer transcontinental national. Il représente déjà le Gouvernement dans le bureau de direction de la Compagnie du Grand-Tronc-Pacifique.

D'après les nouvelles que j'ai reçues ce matin, le bruit auquel on donne le plus de créance à Montréal veut que le Gouvernement fédéral, sinon le premier ministre lui-même, ait donné à M. Parent la promesse que s'il veut bien s'efforcer de reconstituer son cabinet pour la prochaine session, il sera, à la clôture de cette dernière, appelé à faire partie de la commission de construction, M. Gouin devant alors lui succéder comme premier ministre. J'ignore si l'on peut répondre à ma question ; si on le pouvait, le nuage se dissiperait, dans une large mesure du moins, de l'incertitude qui semble troubler le repos de certains personnages de la région de Montréal.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Ce serait peu charitable de ma part de refuser tout soulagement à l'angoisse dont souffre notre honorable collègue. Son bras me paraît, cependant, encore fort et énergique.

M. BERGERON : Je n'ai encore perdu rien, Dieu merci.

Sir WILFRID LAURIER : C'est donc autre chose qui préoccupe notre ami. Il me fait plaisir de dire à l'honorable député que le Gouvernement n'a fait de promesse d'aucune sorte.

OBSTRUCTION DU SAINT-LAURENT PAR LA GLACE.

M. ANDREW BRODER (Dundas) : Avant qu'on passe à l'ordre du jour, je voudrais ramener sur le tapis une question dont j'ai déjà pris la liberté de saisir la Chambre, le 30 janvier, et appeler de nouveau l'attention du Gouvernement sur l'obstruction du Saint-Laurent par la glace, près de Woodland, comté de Stormont. A partir de cette ville, l'amoncellement des glaces se prolonge sur une distance d'environ sept milles, remplissant entièrement le chenal, et le niveau de l'eau a atteint une hauteur telle, que les habitants ont dû quitter leurs maisons et faire sortir les animaux des étables, bien que les rives du fleuve soient élevées. A Morrisburg, ville située à douze milles en amont de l'endroit où commence l'amoncellement, l'eau s'est élevée jusqu'à 16 ou 18 pouces de la partie supérieure des portes d'écluse, côté du courant. J'appelle l'attention du Gouvernement sur cet état de choses, espérant qu'il jugera à propos d'envoyer sur les lieux quelque expert chargé de voir s'il n'existe pas de moyen quelconque de remédier à la situation. Quel que soit leur savoir, les fonctionnaires qui se trouvent là-bas ne possèdent pas les qualités requises pour faire face à une telle situation ; or, celle-ci me paraît tellement grave, elle constitue une menace tellement sérieuse pour un grand nombre de riverains, que l'on devrait faire une étude de cet état de choses. L'hiver est si rigoureux, le pont de glace s'est formé de si bonne heure, que le danger est menaçant.

Je dirai plus : si la température persiste à se maintenir aussi basse, nous aurons à déplorer un désastre.

Depuis dix-huit ans, quatre ponts de glace se sont formés sur le fleuve. Celui d'il y a dix-huit ans causa de sérieux dégâts. La différence qui existe entre les ponts précédents et celui de cette année, c'est que les premiers se formèrent beaucoup plus tard ; le printemps venant peu de temps après en eut facilement raison. Cette année, le pont s'est formé six semaines plus tôt que précédemment, c'est pourquoi il constitue un danger réel. Les gens sont fortement alarmés de cet état de choses, et comptent que le Gouvernement voudra bien faire étudier la situation. J'espère que le ministre des Chemins de fer et des Canaux consentira à envoyer un expert qui verra s'il n'y a pas de mesure à prendre dans la circonstance. La question, je ne l'ignore pas, est hérissée de difficultés. Au dire de personnes d'expérience, il n'est pas possibe, à cause du frasil, de faire sauter la glace à la dynamite ; la glace mêlée à la neige s'introduit sous la surface et forme un fond trop dépourvu de solidité pour que l'on puisse recourir avec succès à l'usage de la dynamite. Néanmoins, m'est avis que le Gouvernement devrait intervenir.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Les fonctionnaires de mon ministère ont certainement étudié le cas que mon honorable ami (M. Broder) vient de signaler. Dès le début de la difficulté, l'ingénieur en chef a pris des mesures pour remédier dans la mesure du possible à tous les inconvénients qui pourraient résulter de la situation. Toutefois, il a cru devoir appeler mon attention sur la question de savoir si la difficulté n'est pas attribuable, dans une large mesure, aux stations de force hydraulique établies le long du canal. Mes fonctionnaires semblent penser que si les exploitants de force hydraulique prenaient les mesures qu'il convient—et ils ne sauraient le faire sans délier un peu les cordons de leur bourse —ils pourraient faire disparaître à peu près toute les causes de difficultés de cette nature. Jusqu'à quel point cette opinion est-elle fondée, c'est ce que j'ignore ; mais on pense qu'une grande partie des difficultés proviennent de cette cause-là. Enfin, quelle que soit la source de ces difficultés, elles occupent l'attention de l'ingénieur en chef, et le ministère tente tout ce que, dans les circonstances, il lui est possible de faire. Autant que faire se peut, nous tâcherons de protéger contre tout accident le canal et les propriétés avoisinantes.

M. BRODER : A mon avis, ce ne sont pas les personnes intéressées dans la possession de ces puissances hydrauliques qui causent ces difficultés. Les gens qui habitent cette localité me disent que la glace prend dans la baie et que, dans ce cas, si le vent souffle en tempête de l'est pendant un certain temps, le niveau de l'eau dans la baie se trouve abaissé d'un ou de deux pieds. La glace se brise en morceaux, sort de la baie, obéit aux remous, se rattache à la rive opposée. Voilà comment le pont est formé. Un citoyen de cet endroit m'a dit qu'une personne à l'emploi de la compagnie américaine qui exploite la force hydraulique à Messina, lui avait appris que cette compagnie faisait couper la glace par morceaux et la poussait à la dérive pour éviter tous ces inconvénients. La personne qui m'a fourni ce renseignement est digne de foi. S'il en est ainsi, il appartient au Gouvernement seul de s'occuper de cette difficulté. Ceux qui connaissent l'état de choses qui existe maintenant, disent que si l'on construisait dans la baie des piliers pour retenir la glace et l'empêcher d'aller à la dérive, on éviterait les dangers dont il est question. Il me semble que les ingénieurs du ministre pourraient facilement s'occuper de cette question qui, je dois le dire, revêt un caractère international, puisque la baie se trouve du côté américain.

M. SAM. HUGHES (Victoria-nord) : J'ai eu l'honneur à la dernière session et, si je ne me trompe, à la session précédente, d'appeler l'attention du premier ministre sur le fait que par suite du déblai du chenal du lac Hay, aux environs du Sault-Sainte-Marie, le niveau de l'eau dans ce chenal naturel qui sépare le Canada des Etats-Unis, a été abaissé de deux pieds, et qu'il en est ainsi pour l'eau qui borde les murs du canal. A la dernière session, le Gouvernement a promis de s'occuper de cette question. Qu'a-t-il fait dans ce sens?

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons nommé une commission internationale composée d'ingénieurs américains et canadiens pour faire une enquête sur cette matière.

M. SAM. HUGHES : Et sur le canal de drainage de Chicago également ?

Sir WILFRID LAURIER : Sur tout ce qui se rapporte aux eaux internationales. Il s'agit d'une question qui implique des détails beaucoup plus considérables que ceux compris dans la question de mon honorable ami.

MARQUES DE TRAVAIL.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 10), concernant les marques de travail.—(M. Ralph Smith.)

Article premier.

M. HAGGART : L'expression "union ouvrière" embrasse-t-elle toutes les association ouvrières d'hommes et de femmes ? Faut-il qu'une union ouvrière ait fait une déclaration ou ait obtenu la personnalité civile, etc.?

M. RALPH SMITH : Non. Cette proposition de loi ne contient aucune disposition

relative à la constitution civile des unions ouvrières de ce pays. Ces dernières peuvent faire enregistrer leurs titres d'après la loi concernant les unions de métiers, tout comme on peut le faire en Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas eu l'avantage d'être présent ici, lorsqu'on a délibéré pour la seconde fois cette proposition de loi. Je crois, cependant, qu'il est à désirer que le premier ministre nous fasse connaître d'une façon ou d'une autre les vues que le Gouvernement entretient à l'égard de cette proposition de loi. Cette dernière contient des dispositions plutôt importantes, et je voudrais appeler son attention sur le fait—qu'il connaît parfaitement du reste—que le Gouvernement, lorsqu'il s'agit d'une proposition de loi importante, doit non seulement prendre une attitude quelconque, mais encore, d'après la coutume constitutionnelle suivie maintenant, prendre l'initiative de pareille proposition et la soumettre à la Chambre. Dans "Anson on the Law and Custom of the Constitution," seconde édition, à la page 139, on trouve énoncé le principe que " toute mesure importante de législation est maintenant présentée sous la responsabilité du cabinet." Dans "Todd's Parliamentary Government in England ", second volume, page 367, la règle à suivre est énoncée dans les termes suivants :

D'après la coutume constitutionnelle moderne, les ministres de la couronne sont tenus sous leur responsabilité, de proposer au Parlement toutes les lois nécessaires à l'amélioration du bien-être national, ou de nature à favoriser l'intérêt politique ou social de toute classe ou groupe de la communauté.

Et plus loin :

Mais ce n'est que graduellement, et surtout depuis l'adoption des lois de réforme de 1832, qu'on a établi en principe que toutes les lois importantes devraient avoir pour auteurs les ministres de la couronne, qui devraient aussi les appuyer devant le Parlement.

Je lis encore à la même page, ce qui suit :

Mais l'intérêt grandissant que les corps électoraux ont, depuis quelques années, montré à l'endroit de toutes les questions publiques, et, comme conséquence, la nécessité d'une législation systématique et éclairée devant améliorer nos institutions politiques suivant les besoins d'une civilisation avancée, tout cela joint aux difficultés éprouvées par de simples députés de faire adopter des propositions de loi par le Parlement, a eu pour résultat d'imposer un fardeau plus lourd sur les épaules des ministres de la couronne, en les obligeant de préparer et de soumettre au Parlement toutes les mesures de cette nature que le bien public peut réclamer, et encore d'indiquer la direction à suivre en conseillant au Parlement de modifier ou de rejeter toutes les mesures informes, imparfaites, ou autrement défectueuses que des simples députés pourraient présenter.

Et plus loin :

Tenant compte de tout cela, on doit reconnaître que la règle exigeant que toutes les grandes mesures publiques importantes doivent avoir l'exécutif pour auteur, a été acceptée de plus en plus généralement au cours des dernières années.

Je fais ces citations qui, je n'en doute pas, sont bien connues de l'honorable premier ministre, non pas tant dans le but de faire ressortir davantage le point que je pourrais soulever, en disant que le Gouvernement devrait présenter lui-même et faire adopter par le Parlement une mesure de cette importance, s'il en faut une, mais plus spécialement dans le dessein d'insister sur un détail d'ordre un peu inférieur. En effet, je dis que lorsqu'un simple député présente une mesure de cette importance—mesure qui, dans une circonstance, sinon dans deux, a été rejetée par le Sénat, après que la Chambre des communes l'eût adoptée—nous devrions, au moins, obtenir une déclaration quelconque de la politique du Gouvernement ; cela nous permettrait de bénéficier de l'expérience et de la sagesse de ceux qui occupent les banquettes ministérielles quant à cette mesure si importante.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai rien à redire au principe énoncé par mon honorable ami, lorsqu'il prétend qu'aujourd'hui, le Gouvernement devrait prendre l'initiative de présenter et de faire adopter toutes les mesures importantes et en assumer la responsabilté. Mais il y a des mesures qui peuvent être très importantes pour certaines personnes, mais que le Gouvernement ne se croit appelé ni à soumettre ni à faire adopter, parce qu'il ne partage pas les vues des partisans de ces mesures. Quant à la proposition de loi actuelle, le Gouvernement en reconnaît l'importance, mais elle n'est pas de celles dont il croit devoir prendre l'initiative, ou qu'il se croit appelé à soumettre à la Chambre comme projet ministériel. Quant au second principe invoqué par mon honorable ami en disant que, lorsqu'une mesure de cette importance est présentée, le Gouvernement devrait indiquer l'attitude qu'il entend suivre dans la matière, je dois lui faire observer que, souvent, on présente à la Chambre des propositions de loi à propos desquelles le Gouvernement, en tant que gouvernement, ne juge pas à propos d'intervenir en quoi que ce soit. Il peut y avoir, et cela arrive souvent, des mesures sur lesquelles les membres du Gouvernement entretiennent des opinions bien indépendantes ; quelques-uns se prononcent en faveur de telle ou telle mesure, tandis que leurs collègues la combattent. Il va sans dire que si une proposition de loi revêt une importance telle que l'opinion publique exige absolument que le Gouvernement agisse, ce dernier doit assumer la responsabilité d'accepter ou de repousser telle mesure.

Quant à la proposition de loi qui nous occupe, l'attitude du Gouvernement est parfaitement évidente, car ce n'est pas la première fois que cette mesure est soumise à la Chambre. Si mes souvenirs me servent bien, elle nous est présentée pour la troi-

sième fois, certainement pour la seconde fois. La Chambre l'a déjà adoptée dans des circonstances semblables à celles qui existent aujourd'hui, c'est-à-dire qu'elle nous a été soumise par un simple député. Le Gouvernement ne se croit pas obligé d'intervenir ; il laisse à chaque député le soin de décider pour lui-même cette question, suivant son propre jugement.

M. SPROULE : Voilà de la part d'un gouvernement une attitude bien singulière, car le cabinet doit être responsable de toutes les mesures adoptées par la Chambre. Les ministres sont nommés à cette fin. Le simple fait de permettre qu'une proposition de loi soit adoptée par la Chambre, est une preuve que le Gouvernement est en faveur du principe qui est à la base de cette mesure. Voilà la seule interprétation qu'on peut raisonnablement donner à l'attitude du Gouvernement. Si ce dernier n'est pas en faveur du principe de cette proposition de loi, il peut la laisser adopter par la Chambre, s'il n'a pas le courage de faire connaître son attitude, sauf à la faire rejeter ensuite par le Sénat. Si le Gouvernement est en faveur du principe de cette proposition de loi, il est responsable de celle-ci, car il peut certainement mettre d'accord et le Chambre des communes et le Sénat, ou, dans le cas contraire, il devra demander l'abandon de cette proposition de loi. Le Gouvernement se trouve donc également à avoir la responsabilité du rejet ou de l'adoption de ce bill par le Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Si cette responsabilité incombe au Gouvernement, il l'assumera, je ne puis empêcher cela. Mon honorable ami dit que nous sommes responsables dans ce cas-ci ; qu'il fasse cette affirmation, je n'ai rien à redire, car c'est son droit. L'honorable député a le droit de croire que nous manquons à notre devoir en n'acceptant pas ou en repoussant cette proposition de loi, mais c'est un point sur lequel je ne puis m'entendre avec lui. Je dois dire à mon honorable ami, qu'il croie ou non que nous manquons de courage moral, que nous ne sommes pas disposés à favoriser ou à condamner cette proposition de loi, mais bien plutôt à dire à ceux qui nous appuient généralement, que sur cette question nous n'avons pas de conseil à leur donner. Si l'honorable député dit qu'en prenant cette attitude nous manquons de courage moral, nous ne pouvons rien y faire ; mais il doit montrer, lui, son courage moral en déclarant s'il appuiera ou combattra cette proposition de loi.

M. SPROULE : Je suis convaincu que si cette responsabilité incombait à la gauche, le chef de l'opposition et ses partisans n'hésiteraient pas à assumer cette responsabilité.

Sir WILFRID LAURIER : Cette occasion vous est offerte aujourd'hui. L'opposition a combattu plus d'une mesure présentée par le Gouvernement.

M. HENDERSON : Je dois avouer que je suis plus étonné que je ne l'ai jamais été——

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas.

M. HENDERSON——des paroles prononcées par l'honorable premier ministre. Nous en sommes arrivés au point où un Gouvernement pouvant compter sur une forte majorité, a peur de dire qu'il a une opinion, d'exprimer cette opinion et d'indiquer à ses partisans ce qui est bon et ce qui est mauvais ; il leur laisse le soin de décider cette question par eux-mêmes. A mon avis, c'est un principe de législation bien connu que le Gouvernement devrait avoir une politique sur toutes les propositions de loi qui sont soumises à la Chambre, et même sur chaque proposition de résolution qui nous est présentée ; il devrait être prêt à faire connaître cette politique, afin d'éclairer les membres de la Chambre. Comment ceux-ci pourront-ils connaître ce que désire le Gouvernement ? Ce dernier est le corps constitutionnel responsable de la législation du pays. Assurément, le premier ministre ne laissera pas adopter cette proposition de loi sans indiquer, d'une façon ou d'une autre, s'il croit que cette mesure devrait être adoptée ou rejetée. S'il en était autrement, nous serions témoins dans cette Chambre d'un état de choses extraordinaire et tout à fait nouveau. Nous attendons quelque chose de plus énergique qu'une simple déclaration du Gouvernement disant que, tout en étant responsable, il n'a pas l'intention de faire connaître son sentiment sur cette question.

Sir WILFRID LAURIER : Je suis véritablement peiné, Monsieur l'Orateur, d'être tombé si bas dans l'estime de mon honorable ami. Je n'en suis pas surpris, cependant. Même au risque de faire disparaître davantage la bonne opinion qu'il peut avoir du Gouvernement—cette opinion est bien faible je l'admets—je lui dirai que, dans cette circonstances, je ne dois lui donner aucun avis. D'abord, je suis certain que si nous lui donnions un conseil, il ne le suivrait pas. En second lieu, je saisis trop bien sa pensée et j'ai trop d'expérience pour me laisser prendre à pareil subterfuge. Je puis seulement lui dire que le gouvernement observera dans cette circonstance, l'attitude qu'il a déjà prise auparavant, et qu'il laissera aux membres de la Chambre le soin de régler cette matière comme ils l'entendent.

M. W. F. MACLEAN : Mais l'honorable premier ministre oublie qu'il a établi, à des frais considérables, le département du Travail. A ses côtés siége l'honorable ministre du Travail (sir William Mulock). Il s'agit ici d'une question d'une grande importance pour les classes et les unions ouvrières du pays. Elles nous présentent, aujourd'hui, une proposition de loi qu'elles croient de nature à protéger leurs intérêts ; nous ne faisons qu'user de nos droits en demandant au ministre du Travail de nous faire connaî-

tre la politique du Gouvernement relativement à ce bill. Si les ministres croient au gouvernement responsable, ce qu'ils ont toujours prôné en théorie, mais qu'il se sont bien donné garde d'appliquer dans la pratique, l'honorable ministre du Travail est tenu d'indiquer la politique du gouvernement sur cette question qui revêt une si grande importance pour une si grande partie de la population.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suppose que mon honorable ami d'York-sud (M. W. F. Maclean) appuie dans une mesure restreinte, la doctrine prônée par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), quand celui-ci a dit que les mesures importantes devraient avoir le Gouvernement pour auteur. S'il fallait suivre l'opinion du leader de l'opposition, qu'adviendrait-il des fonctions de députés ayant toute l'importance de mon honorable ami d'York-sud ? Le feuilleton de la Chambre contient une de ses proposition de loi, aujourd'hui, et ce fait se renouvelle tous les jours. Si nous voulions aider la Chambre à se former un jugement et régler ces questions par la volonté de la majorité, personne ne dénoncerait plus hautement cette attitude que ne le ferait l'honorable député lui-même. Nous voulons donner une plus grande liberté à la Chambre. Nous désirons obtenir l'opinion directe et non préjugée de tous les membres de cette Chambre, lorsqu'il s'agit de mesures de cette nature. Ainsi que l'a dit le très honorable premier ministre, il ne s'agit pas maintenant d'une mesure sur laquelle l'opinion publique se partage. Aucun des membres de cette Chambre, je suppose, n'a reçu de ses électeurs une mission directe quant au vote qu'il doit donner dans des questions de ce genre. De temps à autre, après des élections générales, il se soulève des questions sur lesquelles le peuple ne s'est pas prononcé auparavant, et le Parlement a toujours eu l'habitude d'accorder pleine liberté d'action à tous les députés, lorsqu'il s'agit de mesures de ce genre. C'est la première fois, depuis que je fais partie du Parlement, qu'on demande à un gouvernement de ne pas laisser aux députés cette liberté d'action dont je viens de parler. Par considération pour la liberté d'action de l'honorable député d'York-sud, je dois me faire le défenseur de l'ancienne coutume.

M. R. L. BORDEN : La règle établie par Todd dans une autre partie de l'ouvrage que j'ai cité, il y a un instant, se rapporte au point soulevé par l'honorable directeur général des Postes :

D'après la coutume moderne, dès qu'une grande question devient pratique, ou qu'un problème insignifiant d'abord prend de l'importance, la Chambre demande que le Gouvernement prenne en mains et cette question et ce problème. Ce n'est pas le résultat de la nonchalance ou de l'indifférence. On sent, par un instinct bien sage, que c'est le seul moyen de donner à ces questions la force qui servira à les résoudre grâce à cette unité de but qui seule peut leur conserver et leur efficacité et leur caractère de stabilité.

En Angleterre, où l'on applique cette doctrine, les simples députés ne sont pas privés du droit de soumettre des propositions de loi de grande importance. Si un député soumet une proposition de cette nature, et si ce bill attire l'attention du Parlement et du pays, le Gouvernement, s'il approuve la politique contenue dans cette proposition, a pour habitude de prendre en main ce bill, d'en faire un projet ministériel et d'en assurer ainsi l'adoption. Mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) me dit que cette loi s'applique surtout dans le cas d'un bill qui aurait été adopté par la Chambre des communes, comme il en est arrivé à deux reprises pour la proposition que nous discutons.

Sir WILLIAM MULOCK : Quelqu'un doit déterminer l'importance de cette proposition de loi. A qui cette tâche incombe-t-elle ? Ce ne peut être l'opposition qui décide si le Gouvernement doit ou non considérer cette proposition de loi comme étant assez importante pour obliger les ministres à faire connaître leur politique dans cette matière. Ce rôle appartient au Gouvernement.

Mon honorable ami (M. R. L. Borden) cite les paroles de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart) qui a dit que parce que le principe de ce projet de loi avait deux fois été approuvé par la Chambre des communes, nous devrions en faire une question ministérielle. Si ce raisonnement était juste le Gouvernement n'aurait pas besoin de tracer à la Chambre la conduite à suivre, puisqu'elle s'est déjà exprimée favorablement, ainsi que tout le monde le sait. Elle consigne sa volonté dans deux bills.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre oublie que le Sénat s'étant opposé à ces bills, il en surgit une question constitutionnelle. Une Chambre non responsable au peuple peut-elle repousser une loi votée par la Chambre populaire avec le consentement du Gouvernement. Le parti libéral à autrefois hautement protesté contre de telles interventions. En effet, c'est un fait connu que le Gouvernement actuel avait pour programme la réforme constitutionnelle du Sénat. Le Gouvernement admet que ce bill a été par deux fois approuvé par la presque unanimité de cette Chambre, ce qui veut dire qu'il avait l'approbation du Gouvernement ; et conséquemment il incombe aux membres de chercher pourquoi le Sénat repousse une loi deux fois adoptée par la Chambre des Communes. L'honorable ministre du Travail a dit que si je voulais obliger le Gouvernement à prendre l'attitude que j'ai prise moi-même, je ne serais pas suivi, mais je lui dirai qu'il est du devoir des députés de proposer les lois que le Gouvernement n'ose pas proposer. C'est le seul moyen de former l'opinion publique, de sorte que la raison invoquée par l'honorable ministre n'en est pas

une qui s'applique au cas actuel, et je répète que c'est le devoir du Gouvernement de dire aux associations ouvrières du pays, qui forment un élément considérable et respecté de notre population, quelle est la politique du Gouvernement sur cette question, et pourquoi le Sénat ne veut pas approuver un bill adopté par deux fois par la Chambre des communes.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. W. F. Maclean) a pleine liberté de demander l'opinion de la Chambre sur cette question. Il peut provoquer un vote. Le Gouvernement n'entend pas le priver de ses droits et lui enlever l'occasion de s'affirmer en adoptant la proposition de l'honorable chef de la gauche.

2. Toute union ouvrière qui, antérieurement au présent acte, a adopté ou employé, ou qui, à compter du présent acte, adopte ou emploie une étiquette pour désigner, faire connaître ou distinguer des articles, effets ou marchandises ou autres produits industriels comme ayant été fabriqués, manufacturés, préparés, empaquetés, emballés ou mis en vente par cette unon ouvrière ou par un membre ou des membres de cette union, peut enregistrer cette étiquette au ministère de l'Agriculture en délivrant au ministre ou audit sous-ministre en même temps qu'une demande d'enregistrement pour l'étiquette, deux exemplaires, copies ou fac-similés accompagnés d'une déclaration du président, secrétaire ou autre officier de l'union ouvrière indiquant le nom de l'union ouvrière pour laquelle l'étiquette est enregistrée, la classe de marchandises et la description des articles auxquels elle s'applique ou doit s'appliquer et énonçant que, d'après ce qu'il sait, a appris et croit, l'union ouvrière ou nom de laquelle la demande d'enregistrement est présentée a le droit de se servir de telle étiquette: que nulle autre personne, société union ouvrière, association ou corporation n'a le droit de s'en servir, ni dans sa forme même, ni dans une forme qui s'en rapprocherait à tel point qu'elle tendrait à tromper; que les fac-similés ou copies sont fidèles et exacts ; et dès lors, cette union ouvrière aura le droit exclusif de se servir de telle étiquette pour les fins susdites.

2. Ledit sous-ministre délivre à l'union ouvrière qui prend enregistrement comme dit ci-dessus un certificat de cet enregistrement portant que telle étiquette a été dûment enregistrée conformément aux dispositions du présent acte ; et un exemplaire ou une copie ou fac-similé de telle étiquette doit être annexé ou incorporé à ce certificat, lequel énonce aussi le jour, le mois et l'année de son inscription au registre tenu à cet effet, le nom de l'union ouvrière ayant pris l'enregistrement de telle étiquette, le numéro de telle étiquette, et le numéro (ou la lette employé pour désigner l'enregistrement ou y correspondre ; et ce certificat, à défaut de preuve au contraire, constitue devant toutes les cours du Canada, preuvie suffisante de l'étiquette, de son adoption par l'union ouvrière, du nom de l'union ouvrière, de la possession et propriété de l'étiquette par l'union ouvrière dénommée, et de l'accomplissement des dispositions du présent acte; et, l'écrit paraissant avoir été signé de la sorte est reçu comme établissant *prima facie* les faits y énoncés, sans vérifications de la signature de l'officier signataire.

M. W. F. MACLEAN.

M. HAGGART : Vous donnez à une union ouvrière, à son président ou à un de ses membres une existence qu'ils n'ont pas en vertu de la loi. Si j'ai bien compris, l'honorable député nous a dit, lorsqu'il a présenté ce bill, que le président ou le secrétaire d'une union ouvrière en Angleterre, quand bien même elle n'était pas reconnue, avait les droits qu'il demande à cette Chambre de leur accorder.

M. RALPH SMITH : Je crois qu'il en est ainsi.

M. HAGGART : L'honorable ministre de la Justice a-t-il étudié cette question ? Ce bill donne une existence légale à une personne morale qui ne peut être citée en justice et de laquelle vous ne pouvez pas recouvrer de dommages.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, vous le pouvez.

M. HAGGART : Lorsque les cours de justice en Angleterre ont déclaré que les unions ouvrières pouvaient être poursuivies et condamnées à des dommages-intérêts, cela a laissé un émoi extraordinaire et répandu la terreur au sein des unions. Mais en Angleterre les unions ouvrières sont soumises à l'obligation de la déclaration, mais ici elles ne le sont pas.

M. RALPH SMITH : Je crois qu'il a été prouvé bien clairement en Angleterre que les unions ouvrières, qu'elles fusssent reconnues ou ne le fusssent pas, étaient responsables devant la loi. Dans l'affaire de Taff Vale, jugement a été rendu contre une union ouvrière non reconnue, non autorisée, et il y a trois semaines, une cour de la Colombie-Anglaise a rendu un jugement contre l'union des mineurs de Rossland, bien qu'elle n'eut pas d'existence légale, et tous ses biens ont été saisis en vertu de ce jugement. Il y a plusieurs autres exemples, principalement en Angleterre, de membres d'unions ouvrières condamnés pour infractions à la loi.

M. OSLER : Quel était l'actif de la société des mineurs de Rossland ?

M. RALPH SMITH : Elle avait une somme assez considérable en dépôt à la banque, et un immeuble de grande valeur.

M. OSLER : N'était-ce pas une association américaine, et ses fonds n'ont-ils pas été immédiatement envoyés aux Etats-Unis, ce qui a rendu ainsi le jugement d'aucune valeur.

M. RALPH SMITH : L'union était simplement affiliée à une union américaine, mais les fonds qu'elle avait au Canada ont été saisis en vertu de ce jugement.

M. HAGGART : Lisez l'article 10 :—

10. Rien dans le présent acte n'autorise à intenter, prendre ou maintenir aucune poursuite, action, saisie, plaidoyer ou autre procédure contre une union ouvrière, si ce n'est pour les fins du présent acte.

De sorte que, au cas même où ce bill donnerait l'existence légale aux unions, l'article 10 les mettrait à l'abri de toute poursuite. Qu'est-ce que le ministre de la Justice a à répondre à cela?

M. FITZPATRICK : Lorsque nous serons rendus à cet article je l'expliquerai.

M. HAGGART : Nous le discutons en ce moment conjointement avec l'article en délibération.

M. OSLER : L'honorable député de Nanaïmo a déclaré l'autre jour sans faire aucune réserve, qu'une loi semblable existait en Angleterre depuis douze ans.

M. RALPH SMITH : Les unions ouvrières peuvent, en Angleterre, se faire enregistrer en vertu de la loi concernant les droits d'auteur. C'est la seule différence.

M. OSLER : L'honorable ministre de la Justice pourrait-il nous dire s'il considère cette différence essentielle ou non.

M. FITZPATRICK : Je dois avouer que j'ai lu ce bill un peu à la hâte, et je serais très heureux si son auteur pouvait me signaler une loi semblable dans un autre pays. Pour ma part, je n'en connais pas, et il y a certains articles de ce bill que je serai obligé de combattre lorsqu'ils viendront en discussion.

M OSLER : J'ai cherché dans la bibliothèque les lois semblables que l'honorable député de Nanaïmo nous a dit exister en Angleterre et dans trente-un états de la République américaine, et je n'en ai pu trouver une seule. Si nous pouvions avoir des exemplaires de quelques-unes de ces lois, cela nous aiderait dans l'étude de cette proposition; mais je n'ai pu en découvrir aucun et personne n'a pu me dire où j'en pourrais trouver.

M. RALPH SMITH : Je répète ce que j'ai dit, savoir: que la loi concernant les droits d'auteur en Angleterre permet aux unions ouvrières d'obtenir une existence légale, et que le bill que je présente a été copié sur un bill de même nature qui est en existence dans trente et un états de l'Union américaine. C'est l'avocat du conseil des arts et métiers du Canada qui m'a dit qu'un bill semblable existait dans trente-un états de la république voisine, et il devrait être facile de les trouver.

M. OSLER : L'honorable député peut-il nous dire en quelle année ces bills ont été adoptés?

M. RALPH SMITH : Non. Je n'ai d'autres renseignements que ceux que je tiens de l'avocat qui a préparé le bill.

M. OSLER : Si je pose ces questions, ce n'est pas parce que je suis un adversaire du bill, mais parce que j'éprouve beaucoup de difficulté à me former une opinion. Les plus grands industriels sont tellement opposés à ce bill qu'il est difficile de croire qu'ils prendraient cette attitude s'ils n'avaient pas de très bonnes raisons. D'un autre côté les unions ouvrières le demandent avec beaucoup d'instance, et je me sentirais fort soulagé si l'on pouvait me montrer qu'une loi semblable existe depuis douze ans en Angleterre et qu'une autre fonctionne actuellement dans trente-un états de la République américaine, et surtout qu'on ne s'en plaint pas beaucoup.

M. R. L. BORDEN : Les unions ouvrières en Angleterre on obtenu ces privilèges en vertu de la loi concernant les droits d'auteur.

M. RALPH SMITH : Oui.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député pourrait-il nous citer cet article de la loi?

M. RALPH SMITH : Non ; ainsi que je l'ai déjà dit, je me suis reposé entièrement sur l'avocat qui a été chargé de préparer ce bill. Mais ce devrait être facile que de le trouver. C'est en 1892, je crois, que les unions ouvrières anglaises ont demandé au parlement impérial d'autoriser le dépôt des marques de travail des unions ouvrières, et le Gouvernement a amendé la loi des droits d'auteur pour faciliter ce dépôt.

M. INGRAM : Le but de ces étiquettes est de montrer que l'article fabriqué par des ouvriers unionistes est de bonne qualité et bien fait?

M. RALPH SMITH : Oui, tel est le but.

M. INGRAM : J'ai reçu, et je suppose que d'autres membres de cette Chambre en ont reçu comme moi, un document qui porte sur cette question. Ce fait n'est pas nouveau, car chaque fois qu'un corps quelconque propose une mesure législative qui déplaît à un autre corps, et cela arrive à presque toutes les sessions, on peut être certain que les parties attaquées mettront entre les mains des députés toutes les informations nécessaires pour combattre la mesure demandée. Le document qu'on m'a remis est signé par l'association des industriels, corps qui est civilement constitué.

Ils déclarent dans ce document qu'il a paru dans le " World " de Toronto, le 24, le 26 et le 30 du mois dernier. En parcourant ces annonces, jai remarqué que les ouvriers demandent qu'on place une étiquette sur les articles d'excellente main-d'œuvre, où il entre des substances de bonne qualité, articles pour lesquels se paient les gages de l'union.

Or, j'ai parcouru les trois numéros du " World " de Toronto, en question et je n'ai pas réussi à y trouver pareille annonce. Si l'association des industriels a transmis ce document aux députés, dans le but de les influencer contre ce projet de loi soi-disant condamnable et qu'elle ait eu recours, pour cela, à un faux exposé de faits, la Chambre a le devoir de censurer

cette association. Dans d'autres circonstances, il m'est tombé sous les yeux des documents adressés aux députés et contenant de fausses allégations au sujet de certaines mesures législatives. Les députés de la droite et de la gauche devraient flétrir, de concert, pareilles tentatives.

Quant au bill en discussion, je sais qu'il a déjà été adopté par la Chambre, à diverses reprises ; et bien que je ne marchande pas mon appui, quand il s'agit de mesures législatives en faveur des organisations ouvrières, je suis d'avis que les unions ouvrières doivent porter la responsabilité de leurs actes, tout comme les associations industrielles sur les marchandises desquelles les premières veulent placer l'étiquette de l'union.

Un de mes collègues appelle mon attention sur le fait que, dans le " World " de Toronto, du 2 avril, figure une annonce du genre de celle signalée par l'association des industriels. Je retire donc ma première affirmation et reconnais que l'association en question était parfaitement autorisée à publier ce document.

Je le répète, si les unions ouvrières au pays veulent obtenir pareille loi, qu'elles obtiennent d'abord l'autorisation et la personnalité civile, de façon à ce quelles puissent être comptables de toute convention ou traité qu'elles pourraient conclure avec les industriels. Si elles ne sont pas d'humeur à assumer leur juste part de responsabilité, qu'elles ne demandent pas au Parlement de consacrer législativement des prétentions outrées.

Si elles consentent à demander l'autorisation législative, alors rien n'empêche le Parlement de leur accorder, sous certaines conditions, le droit de se servir de l'étiquette de l'union ouvrière, comportant, au bénéfice du consommateur, la garantie que dans les articles revêtus de cette étiquette l'excellence de la main-d'œuvre répond à la bonne qualité de la matière mise en œuvre.

Article 4.—annulation de l'étiquette—transfert du droit à l'étiquette.

M. OSLER : Cet article donne à l'union ouvrière le droit de faire annuler son étiquette, en tout temps. A mon avis, il s'en suivra certaines complications, advenant le fusionnement de deux unions ouvrières.

M. RALPH SMITH : Le but de l'article est d'établir que toute union ouvrière qui a utilisé une étiquette peut s'affilier à une autre union exerçant la même industrie. Je tiens toutefois à faire observer au député de Toronto (M. Osler) que cette étiquette, comme il peut le constater par un autre article du bill, ne saurait être utilisée que de l'agrément des fabricants. En débattant cette mesure, les députés semblent tenir pour constant qu'on peut se servir de l'étiquette contre le vœu des industriels, tandis que nous rendons ici impossible l'usage coercitif de l'étiquette, contre le gré du fabricant. Le bill n'oblige nullement le fabricant à se servir de l'étiquette ; et ainsi, quelles que soient les modifications apportées dans l'exploitation de l'étiquette, l'union ouvrière est tenue d'obtenir le consentement du fabricant. Celui-ci peut tout simplement refuser d'apposer l'étiquette sur un article.

Article 5.

Le droit exclusif acquis à une étiquette, lorsqu'elle a été enregistrée, existe pour le terme de vingt-cinq ans, renouvelable avant qu'il ait expiré, à la demande de l'union ouvrière qui a fait enregistrer l'étiquette ou de sa cessionnaire, et de la même façon, à reprises successives, par la suite, mais chacun de ces renouvellements doit être enregistré avant l'expiration du terme de vingt-cinq ans.

M. SAM. HUGHES : J'appelle l'attention sur l'absence du ministre qui est chargé de veiller aux intérêts de la justice dans cette Chambre et de surveiller les mesures législatives.

M. HYMAN : Le ministre de la Justice est allé à la bibliothèque, afin de consulter les statuts auxquels il a été fait allusion.

M. SAM. HUGHES : Alors, il serait préférable de suspendre l'étude de ce bill. Il ne convient pas d'adopter pareille mesure, en l'absence du ministre.

M. OSLER : Ne serait-il pas utile d'ajourner la délibération de ce bill ? S'il est prouvé que pareille loi est en vigueur en Grande-Bretagne ainsi que dans trente-un états américains et si nous sommes en mesure de comparer ces diverses dispositions législatives, cela facilitera de beaucoup l'adoption du bill ; en outre, nombre de députés seraient bien aises d'obtenir ce renseignement avant que le débat s'engage.

M. RALPH SMITH : Quand bien même pareille loi n'existerait ni en Angleterre ni aux Etats-Unis, je demanderais au comité de se rallier au principe du bill, indépendamment de la question de savoir s'il existe, oui ou non, quelque précédent à cet égard. Si le principe en question est légitime et digne d'approbation, pourquoi ne pas l'adopter ? Que demande le bill à l'étude ? Certains fabricants qui se servent de l'étiquette de l'union ouvrière demandent à la Chambre que l'enregistrement de l'étiquette se fasse de façon à ce qu'ils soient protégés dans l'emploi de cette étiquette, à l'encontre des fabricants et des unions ouvrières. Si le fabricant juge utile de coopérer avec l'union ouvrière et d'apposer l'étiquette de l'union sur les articles qu'il fabrique, pourquoi lui refuserait-on cette autorisation ? Si le bill à l'étude tendait à établir une disposition coercitive ou à imposer l'emploi de l'étiquette, je comprendrais l'objection, mais il n'existe aucune disposition de ce genre. L'étiquette ne saurait être apposée sur les articles du fabricant, qu'avec son consente-

ment, et du moment qu'il est en désaccord sur quelque point avec l'union ouvrière, il peut cesser de se servir de l'étiquette. Le fabricant qui coopère avec les membres de l'union ouvrière demande cette loi. Si le député de Toronto-ouest (M. Osler) eût été présent, lorsque j'ai expliqué les dispositions du bill, il saurait que quatre-vingts ou quatre-vingt-dix industriels canadiens ont demandé la reconnaissance de l'étiquette de l'union ouvrière.

M. OSLER : Le promoteur de ce bill, en présentant sa mesure, a fait la déclaration que voici :

En présentant cette mesure, nous ne demandons rien de nouveau. J'hésiterais beaucoup à saisir la Chambre d'une proposition à l'appui de laquelle il serait impossible d'invoquer un précédent quelconque. En Angleterre, on a adopté pareille loi, il y a douze ans. Dans ce dernier pays, les unions ouvrières se rattachant à quelque intérêt industriel peuvent créer un dessin, en prendre enregistrement, à titre d'étiquette de l'union des arts et métiers, sous l'empire de la loi des droits d'auteur. J'ai sous les yeux une liste des états de l'union américaine où ce principe de l'étiquette de l'union ouvrière est reconnue législativement, et dans cette liste figurent au moins trente-un états.

En présentant ce bill, l'honorable député a invoqué comme une des maîtresses raisons militant en faveur de sa mesure, l'existence d'un précédent, bien établi tant en Grande-Bretagne qu'aux Etats-Unis. Or, voilà qu'il affirme maintenant que la chose importe peu. Et ! bien, la chose importe dans ce sens que s'il est établi que pareille loi soit en vigueur et appliquée en Grande-Bretagne depuis douze ans et dans trente-un états de l'union américaine, pendant diverses périodes de temps, nous pouvons affirmer à bon droit que les industriels ne sauraient légitimement appréhender que cette loi ne port atteinte à leur exploitation. Pour ma part, je l'avoue, je serais en meilleur lieu de prendre attitude sur ce bill, si le texte des lois auxquelles fait allusion l'honorable député était soumis à la Chambre, avant que le débat s'engage.

M. RALPH SMITH : Pour mon propre compte, je le répète, le principe de cette mesure me semble digne d'approbation, et je prie la Chambre d'adopter le bill. Je ne m'appuie nullement sur le fait que pareille loi soit appliquée ailleurs. A mon avis, cette demande est légitime, et cela étant, je prie la Chambre de voter la loi. A deux reprises différentes déjà, la Chambre a été saisie de pareil projet de loi par un simple député, et l'a voté.

M. NORTHRUP : J'ai été frappé de certaines observations formulées par le promoteur du bill (M. Smith). A diverses reprises, il nous a dit qu'on ne saurait faire valoir d'objections sérieuses contre le bill, parce que le fabricant n'est pas tenu de placer l'étiquette sur ses articles. Voilà qui prouve parfaitement, à mon sens, que l'honorable député ne saisit pas bien l'objectif visé par son propre bill ; car il est le seul à croire que cette objection soit sans valeur. L'objection ne porte nullement sur la question de savoir si cetteétiquette doit être apposée sur les articles du fabricant, contre son gré. Je ne sache point qu'un seul fabricant puisse s'opposer à ce qu'on place l'étiquette sur ses marchandises.

L'embarras, c'est qu'on veut l'empêcher d'apposer cette étiquette sur ses articles. L'honorable député ne saisit nullement l'objection formulée contre ce bill. Cette objection, en dernière analyse, se résume à ceci : il n'est guère juste qu'un corps n'ayant pas reçu la personnalité civile et qui n'assume aucune responsabilité, soit autorisé à exercer un pouvoir qui deviendrait entre ses mains, comme la Chambre le sait, un puissant moyen de boycottage. L'honorable député s'écarte entièrement de la question, quand il affirme que le fabricant n'est pas tenu d'apposer cette étiquette sur les produits. L'objectif est de protéger le fabricant, contre le tort qui lui serait infligé, par le fait que l'étiquette ne serait point placée sur ses articles.

M. RALPH SMITH : J'ai une question à poser à l'honorable député (M. Northrup): Si un fabricant consent à ce que l'étiquette soit placée sur ses produits, pourquoi un autre fabricant s'y refuserait-il?

M. NORTHRUP : Je comprends parfaitement que, dans certaines circonstances, un fabricant puisse à bon droit admettre l'union ouvrière dans sa fabrique, bien qu'un autre fabriquant puisse payer d'aussi bons salaires et employer d'aussi bons ouvriers que ceux de l'union. Or, comme ces ouvriers ne font pas partie de l'union, le fabricant en question ne saurait faire apposer cette étiquette sur ses produits. Est-ce donc à dire qu'il faille mettre ce fabricant à l'index, sans espoir de redressement, puisqu'il n'existe pas de corps autorisé législativement dont il puisse obtenir des dommages-intérêts?

M. RALPH SMITH : L'honorable député pourrait-il me dire quel tort éprouverait le fabricant n'utilisant pas l'étiquette, du fait qu'un autre fabricant s'en servirait ?

M. NORTHRUP : Je le répète, l'honorable député semble ne pas saisir l'objection la plus sérieuse qui se dresse contre son propre projet de loi. Personne ne trouve matière à critique dans le fait que, d'après les dispositions de son bill, l'étiquette de l'union doive être apposée sur les articles du fabricant, sans son consentement. Qu'on couvre ces marchandises de toutes les étiquettes qu'on voudra. Venons-en à l'autre catégorie de fabricants, ceux qui ne peuvent faire placer l'étiquette sur leurs produits. L'honorable député en conviendra, si une classe de fabricants apposent cette étiquette sur leurs produits et qu'une autre catégorie d'in-

dustriels soient dans l'impuissance de la faire placer sur leurs articles, bien qu'ils emploient tout autant d'ouvriers d'élite, touchant des salaires tout aussi élevés, et cela parce qu'ils ne sont pas membres de l'union ouvrière, alors les premiers sont favorisés, au détriment des derniers. Il est possible qu'on fasse tort à un individu, en lui refusant l'autorisation législative de se servir de l'étiquette de l'union ouvrière, et en pareille circonstance il devrait exister quelque responsabilité correspondante chez ceux qui sont mis en mesure d'infliger ce tort.

M. RALPH SMITH : Je ne m'explique pas qu'un fabricant soit dans l'impuissance d'apposer cette étiqueette sur ses produits. S'il paie à ses ouvriers les mêmes gages, comme le prétend l'honorable député, alors qui l'empêche de faire apposer l'étiquette sur ses produits ?

M. NORTHRUP : C'est que le projet de loi dont l'honorable député est l'auteur décrète que, lorsque trois ou quatre individus se constituent en union ouvrière, ils peuvent obtenir une étiquette dont nul autre ne saurait se servir.

M. RALPH SMITH : l'honorable député doit se rappeler que si ce fabricant exploite son industrie au gré de ses ouvriers, il leur persuadera facilement de s'associer pour créer un dessin et prendre enregistrement d'une étiquette. Qui l'en empêcherait ?

M. INGRAM : Supposons qu'un fabricant soit autorisé à se servir d'une étiquette, d'une façon subordonnée à certaine convention intervenue entre lui et ses ouvriers, et que plus tard, il viole son engagement et cela à bon droit peut-être, parce que les ouvriers ne se seraient pas conformés aux stipulations de la convention. Qu'arrive-t-il alors ? L'union ouvrière retire son consentement, et du moment qu'on refuse au fabricant le droit de se servir de l'étiquette, l'ostracisme commence, au grand détriment du fabricant. C'est ici que la proposition à l'étude ouvre la porte à l'injustice. Ouvriers et fabricants doivent se garder de toute exagération dans leurs prétentions, et lorsque la responsabilité existe, chacun doit en assumer sa juste part, afin de faciliter l'application de la loi. La proposition à l'étude réalise-t-il cet objectif ?

M. RALPH SMITH : Aujourd'hui, il n'y a rien qui mette obstacle au boycottage. Si aujourdhui une association d'ouvriers travaillant sous les ordres du fabricant l'autorisent à se servir de l'étiquette, sans qu'il soit possible d'en prendre enregistrement, ils peuvent parfaitement lui interdire l'usage de cette étiquette, s'ils le jugent bon. Qui les en empêcherait ? Nulle disposition du bill ne tend à leur faciliter la chose. Comment les ouvriers peuvent-ils mettre le fabricant à l'index ? Ils peuvent annoncer que les articles de telle fabrique ne sont pas le produit du travail de l'union ouvrière ; et si l'opinion publique, au pays, peut engager les consommateurs à refuser d'acheter des articles non fabriqués par l'union ouvrière, cela prouve que cette opinion est en faveur des unions ouvrières. Il ne s'agit ici que d'influence morale. Tous les jours, on lit des annonces ainsi conçues : " Ces articles sont le produit de la main-d'œuvre des blancs." Qu'y a-t-il donc en cela de répréhensible ?

Le principe est des plus simples. Le fabricant dit : Je consens à me conformer aux conditions d'emploi posées par l'union ouvrière. L'union ouvrière réplique: Nous avons un dessin et une étiquette, et nous l'apposerons sur les articles que vous produisez, car les conditions relatives à l'emploi sont satisfaisantes. Que le patron se conforme aux conditions, et il obtiendra facilement l'autorisation de se servir de l'étiquette.

M. NORTHRUP : Il serait peut-être possible de s'entendre sur la question débattue. Nous nous accordons, tous deux, à dire que la mise à l'index du fabricant est parfaitement possible ; nous en convenons, ce boycottage a existé par le passé, il se pratique encore et se reproduira sans doute, à l'avenir. L'embarras, c'est que l'honorable député veut créer un organisme qui simplifierait cette excommunication et en faciliterait l'application. De l'avis de nombre de gens, cette mise en interdit du fabricant ne répond nullement aux plus chers intérêts du pays et ne constitue pas la meilleure formule moderne de la concurrence industrielle et commerciale. Ceux d'entre nous qui représentent ici les collèges électoraux, les populations des provinces, dont l'écrasante majorité ne se réclame point des unions ouvrières, pensent à bon droit que cette mise en interdit n'étant point chose souhaitable, ils ont le devoir de ne pas adopter de mesures propres à faciliter l'application de cette formule acceptable, dans la concurrence industrielle. A son point de vue, mon honorable collègue (M. Smith) a raison de chercher à faciliter l'emploi de cette arme ; mais pour nous, qui ne partageons point son avis, nous avons parfaitement le droit de lui refuser notre coopération, quant il veut créer une situation qui permettrait à ceux qui préconisent l'établissement de cette mise à l'index, d'atteindre ce but, sans qu'il en résulte de conséquences fâcheuses pour eux-mêmes.

M. CALDWELL : Le fabricant veut bien accorder à ses employés le droit de prendre enregistrement de l'étiquette en question ; mais ce qu'il craint, c'est que leur accorder ce droit, c'est de créer un monopole en leur faveur et leur mettre en mains une arme qu'ils pourraient tourner contre lui. Le fabricant tient à rendre justice à ses employés ; mais quelquefois il arrive qu'une association sans responsabilité ne fait guère preuve de délicatesse, quand il s'agit de grèves ou autres choses de ce genre. Voici

un industriel qui fabrique un article de bonne qualité ; ses employés exigent qu'il y appose leur étiquette ; il acquiesce à cette demande ; mais, lorsqu'il a placé ses produits sur le marché où ils s'écoulent facilement, voilà que les employés, obéissant à certain mobile, s'écrient : " Nous refusons de consentir davantage à ce que vous fassiez usage de notre étiquette, à moins que vous ne nous accordiez telle concession, qui fait le fond du litige survenu entre nous ". Il est possible que cette étiquette soit devenue la marque inséparable de tel genre d'articles et que l'enlèvement de cette marque cause un tort réel au fabricant ; et cependant le bill déclare que ce dernier peut user de sa discrétion en déterminant s'il apposera, oui ou non, cette étiquette sur ses produits. Le fabricant ne craint nullement d'accorder aux ouvriers le droit de placer cette étiquette sur ses produits ; mais il ne veut pas qu'on s'en serve à son détriment. L'union ouvrière est un corps sans responsabilité, tandis que le fabricant est responsable.

M. INGRAM : Si le fabricant enfreint quelque convention, il est juste qu'il en subisse les conséquences.

J'irais même jusqu'à reconnaître cela ; n'empêche que la suppression de l'étiquette sur ses marchandises, particulièrement si celle-ci était devenue bien connue dans le commerce sous cette marque, serait de nature, pour le moins, à lui causer un préjudice ; car ceux qui auraient été dans l'habitude d'acheter des marchandises sous cette étiquette pourraient cesser d'en acheter, une fois l'étiquette enlevée. En ce qui regarde l'association des industriels et des ouvriers, je suis de ceux qui pensent que l'ouvrier a le droit d'exiger le plus haut prix possible pour son travail. Il a le droit de demander au législateur une mesure raisonnable de protection, tout autant que le fabricant a le droit de le faire. Il n'est pas de plus grand monopole à ma connaissance que celui des avocats; ils ont entouré leur profession de toutes les barrières imaginables.

Un DEPUTE : Et les médecins donc ?

M. INGRAM : On peut invoquer une raison dans le cas des médecins : il s'agit de sauvegarder la vie humaine ; mais nos amis les avocats sont joliment bien protégés et peuvent à leur aise mettre le grand public en interdit. Ils ne devraient pas, à mon avis, trop se faire prier pour voter une loi favorable à la classe ouvrière. Le bill en discussion devrait, suivant moi, être rédigé de manière à ne pas permettre une mise en interdit injuste, par exemple la mise à l'index d'un patron qui se montre conciliant.

M. RALPH SMITH : Quelle modification l'honorable député proposerait-il ?

M. INGRAM : Je n'aime pas à proposer d'amendement ; je ne suis pas chargé de défendre la proposition.

M. HAGGART : Je suggérerais que l'union se fît accorder l'institution civile.

M. INGRAM : En effet, il serait peut-être bon d'exiger que l'union fût inscrite et constituée en corporation ; elle deviendrait ainsi responsable de toute mesure qui pourrait être prise. A mon avis, cela enlèverait beaucoup de force aux objections de ceux qui combattent cette législation.

M. ARMSTRONG : L'auteur de la proposition me permettra-t-il de lui demander quel serait l'effet d'une semblable mesure sur les relations des fabricants et des ouvriers dans le comté que je représente. Dans Lambton-est, il existe quelque quinze fabriques employant à peu près quatre cents ouvriers. Il ne se trouve pas dans cette circonscription, à ma connaissance, une seule union ouvrière, ou succursale d'union ouvrière. L'honorable député a reconnu qu'il y avait eu des mises en interdit ; que des employés de chemins de fer faisant la distribution de marchandises par tout le pays, et que, d'autre manière, les marchandises fabriquées par une maison quelconque pourraient être mises en interdit. L'honorable député voudra-t-il dire quel effet ce bill pourrait avoir sur la situation des ouvriers et des fabricants qui ne font aucunement partie d'une union ouvrière ?

M. RALPH SMITH : Leur situation ne serait aucunement changée. Les unions sont répandues actuellement sur une très grande étendue de notre pays, et l'honorable député reconnaît qu'il ne se produit guère de mises à l'index.

M. R. L. BORDEN : L'honorable député qui s'est chargé de faire adopter le bill a affirmé qu'il existe des lois de cette nature dans trente et un états de la république américaine. Aura-t-il l'obligeance de compléter ce renseignement et de dire à la Chambre depuis combien de temps ces lois ont été en vigueur dans ces états et quel a été l'effet de leur application ? Les inconvénients qu'on a signalés aujourd'hui se sont-ils réellement produits par suite de l'adoption de ces mesures. Il serait très utile, je pense, de nous dire ce qui en est.

M. RALPH SMITH : Il paraîtrait qu'on a légalisé l'emploi des étiquettes ouvrières dans ces états il y a quelques années déjà, et il n'y a encore aucune union d'inscrite. Bien entendu, les fabricants, les patrons, combattent la légalisation de l'emploi de ces étiquettes ouvrières aux Etats-Unis tout aussi énergiquement qu'ils le font chez nous; mais je n'ai entendu formuler aucune plainte au sujet de l'étiquette elle-même. On considère que c'est une mesure légitime de défense de la part des unions. Des honorables députés ont parlé d'interdit. Il est vrai qu'une union ouvrière peut décarer l'interdit ; mais il ne s'est trouvé aucune union ouvrière dans aucun pays qui fût à même de mettre en interdit dans la même mesure qu'un patron le peut.

Rien n'empêche un patron au Canada de dire à son ouvrier : "Comme vous faites partie d'une union ouvrière je refuse de vous donner de l'emploi". Dès lors, pourquoi ne pas permtttre à l'ouvrier syndiqué d'influencer son patron, s'il le peut, en lui disant : "Nous insistons pour que vous n'employiez que des ouvriers syndiqués" ? Je n'approuve ni l'une ni l'autre de ces attitudes. Je suis en faveur de l'institution civile des unions ouvrières. Je reconnais qu'elles n'auront la force qu'elles doivent avoir qu'à la condition de former des corps intelligents et responsables. J'ai cherché à faire accepter cette manière de voir par les unions ; mais elles redoutent l'institution civile ; elles manquent de confiance dans la magistrature canadienne. Il est probable que ce sentiment émane des Etats-Unis. Mais c'est la conviction des chefs ouvriers qu'ils ne sauraient obtenir justice des tribunaux ; c'est ce qui les indispose contre l'idée d'institution civile. Quant à moi, je serais disposé à insérer dans tout bill de cette nature une disposition constituant en corporations les unions ouvrières. Je suis d'avis qu'elles devraient avoir une personnalité. Je suis d'avis qu'il faudrait déclarer illégale toute tentative de leur part de gêner un patron, parce qu'il préfère employer des ouvriers non-syndiqués. Toutefois, il n'y a rien dans ce bill favorisant la mise en interdit qui n'existe déjà dans nos lois actuelles ; il n'y a rien dans la loi du pays qui empêche un patron de déclarer l'interdit, comme on le fait dans des centaines de cas, en disant à ses hommes : "Je refuse de vous donner de l'emploi, parce que vous êtes membres d'unions ouvrières.". Mon honorable ami n'a pas un mot à dire là-dessus ; et pourtant c'est une affaire très sérieuse que ce genre d'interdit qui consiste à mettre à la porte de la fabrique un homme comptant entièrement pour vivre sur le travail de ses mains.

M. BERGERON : Il peut y avoir une raison pour cela.

M. RALPH SMITH : En effet, et il peut y en avoir une pour qu'une union ouvrière mette un fabricant en interdit ; mais mon honorable ami ne veut pas le reconnaître. Il est impossible de mettre un terme à l'interdit d'une manière générale. Pourquoi m'empêcherait-on, moi qui suis à l'emploi de tel patron, de dire à mon ami, qui est à l'emploi de tel autre : "Je travaille dans de meilleures conditions que vous ; pourquoi ne s'organise-t-on pas dans votre usine et n'y détermine-t-on pas l'établissement des conditons qui existent chez nous ?" N'est-il pas légitime d'exercer une influence morale sur ses semblables en vue de créer une organisation dont l'effet sera d'assurer à ces hommes des conditions bonnes et raisonnables d'existence ? Y a-t-il quelque raison de s'opposer à cela ? Je n'en vois pas. Je ne vois pas que le bill actuel mette entre les mains des unions ouvrières un pouvoir qu'elels n'avaient pas déjà. Elles disent simplement : Certains fabricants se sont entendus avec nous pour se servir d'une étiquette sur leurs marchandises et nous voulons qu'elle soit enregistrée, afin d'empêcher tous autres de s'en servir frauduleusement."

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a-t-il déclaré qu'il était prêt à modifier ce projet de loi, de manière à ce qu'il ne fût applicable qu'aux unions ouvrières régulièrement reconnues par la loi ?

M. RALPH SMITH : J'ai déclaré que j'étais favorable à cette idée ; mais j'ai expliqué que les individus qui demandent l'adoption de cette loi ne sont pas favorables à l'idée.

M. FITZPATRICK: Nous y aurions moins d'objection si le projet de loi ne devait s'appliquer qu'aux unions jouissant de l'institution civile.

M. RALPH SMITH : L'honorable ministre est-il prêt à déclarer qu'il appuiera le bill, si pareille disposition y est introduite ?

M. FITZPATRICK : Je n'ai jamais dit que j'y étais opposé. Je cherche à me renseigner.

M. RALPH SMITH : Mes honorables collègues seraient-ils disposés à appuyer ce bill dans le cas où il ne devrait s'appliquer qu'aux unions constituées en corporation ?

M. FITZPATRICK : Il me semble que les dispositions de la Chambre en seraient sensiblement modifiées à son égard.

M. W. F. MACLEAN : Ne faudrait-il pas, en conséquence, que les sociétés de fabricants se fissent instituer civilement ? Pour moi, spectateur de la lutte, il me semble que chacun des combattants à remporté jusqu'ici un égal succès. Les patrons font un mouvement dans leur sens, et les unions en font un dans le leur. Chacun avance d'un pas dans son effort pour mater l'autre ; mais de tout cela il résultera beaucoup de bien à la fois pour les patrons et pour les employés. Je ne trouve rien à redire à cela. L'effet est de hâter l'approche du jour où les disputes ouvrières se règleront pas voie d'arbitrage et non plus à coups de lois ou de grèves. Si cette mesure prise par les unions ouvrières est sanctionnée par la loi, les patrons en prendront une autre, et si les unions se font donner l'institution civile, les patrons suivront leur exemple, de sorte que chacun de ces intérêts sera responsable de ses actes. Il nous faut trouver la solution de ces questions en prenant toujours pour but de nos efforts l'établissement d'un régime d'arbitrage et de conciliation pour le règlement des différends ouvriers ; cela vaudra mieux que toutes ces petites escarmouches de part et d'autre. J'aimerais que ce projet de loi fût étudié à fond et que les revendications des ouvriers fussent examinées avec autant de soin que celles des patrons.

M. NORTHRUP : N'est-il pas frappant que l'auteur même de la proposition en discussion vienne nous déclarer en comité qu'il n'en approuve pas les dispositions ; que personnellement il aimerait à en voir éliminer un des articles critiqués par les députés de la gauche comme par ceux de la droite; mais que, en raison de la pression exercée sur lui par les intérêts dont il a parlé, il se considère obligé de demander l'adoption d'une mesure qu'il n'approuve pas ? Ne vaudrait-il pas mieux réserver le bill jusqu'à ce qu'il ait pu consulter les intérêts dont il est le porte-voix et s'assurer s'il n'est pas possible de l'amender de manière à le rendre conforme aux vues de la députation des deux partis et de la sienne propre ? Il serait allors en mesure de dire: Voici un projet de loi qui devrait être adopté, je pense ; et il serait plus en droit qu'il ne l'est aujourd'hui d'en demander l'adoption.

M. RALPH SMITH : Je suis surpris de l'attitude prise par l'honorable député. Que vient-il faire ici ? Y représente-t-il ses propres vues, ou celles de ses commettants ? Tout membre de la députation a ses propres opinions personnelles, mais on l'envoie ici pour être le porte-parole de ses commettants, et non pas faire connaître ses opinions personnelles. C'est exactement ce que j'ai dit. J'ai cherché à faire accepter par les syndicats canadiens l'idée de l'institution civile des unions ouvrières ; et j'ai déclaré que je défendrais pareille mesure ; mais on n'a pas voulu accepter l'idée. Va-t-on dire maintenant que je dois refuser de présenter ce projet parce qu'on n'a pas voulu accepter toute ma manière de voir sur cette question? Je ne pense pas que cette attitude soit raisonnable.

M. W. F. MACLEAN: Pour être franc, je ne vois pas quelle raison peut invoquer un avocat pour refuser aux autres le droit d'avoir une marque spéciale; tout avocat ne porte-t-il pas lui-même sa propre étiquette et ne fait-il pas partie de la corporation la plus exclusive qui existe au monde ? Il n'est pas de province où les avocats n'aient pas leur union et leur marque professionnelle. Si quelqu'un s'avisait d'exercer la profession sans être revêtu de la marque corporative, il serait aussitôt mis en interdit, dépouillé de son gagne-pain par la loi elle-même.

M. RALPH SMITH : Il ne pourrait y gagner sa vie.

M. W. F. MACLEAN : Aucunement. C'est le régime corporatif poussé à l'exagération. Tout avocat étale sur son enseigne l'étiquette professionnelle. Même, s'il meurt ou s'il se marie un avocat, on annonce dans les journaux que M. Untel, d'Osgoode Hall, est mort ou s'est marié. Bien plus, les dentistes et les vétérinaires dans notre pays ont tous leur insigne professionnelle; et je n'hésite pas à dire que ce qu'on fait pour les uns on devrait le faire pour les autres. Si les ouvriers demandent quelque mesure de cette nature, pourvu qu'elle ne renferme pas de disposition injuste et qu'elle mette tout le monde sur le même pied, je ne vois pas de raison pour qu'on n'accède pas à leur demande.

M. NORTHRUP : Pour une fois l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean), a exprimé des opinions quelque peu en conformité de celles de la majorité des députés. La seule explication que j'en puisse donner, c'est que mon honorable ami ne comprend absolument rien au sujet qu'il traite. S'il avait donné un instant de réflexion à la question en discussion, s'il s'était réellement rendu compte du sens des idées qu'il exprimait, il aurait probablement hésité et se serait demandé si ses paroles étaient réellement des paroles de sagesse. Il n'est pas de député de la gauche qui ne soit pleinement de son opinion quand il signale les avantages que représentent pour les divers métiers l'institution civile ou tout autre moyen de protection. Les avocats, les médecins, les dentistes, même les entrepreneurs de pompes funèbres, ont reconnu qu'il était sage de se protéger, et nous serions tous heureux de voir les unions ouvrières reconnaître les avantages de la protection de quelque manière en recourant à l'institution civile. Mon honorable ami s'est efforcé de rabaisser les professions libérales pour avoir fait ce qu'elles avaient parfaitement le droit de faire, et d'autre part il voudrait que les unions ouvrières se privassent des avantages dont les professions libérales seraient très heureuses qu'elles se prévalussent. Il n'est pas d'avocats dans le pays qui ne fût très heureux de faire tout en son pouvoir pour aider les unions ouvrières à obtenir l'institution civile dans le plus court délai possible ; et la prochaine fois que mon honorable ami voudra faire des distinctions entre telle et telle classe, qu'il cherche d'abord à bien se rendre compte où la ligne de démarcation doit être tirée ; qu'il se rappelle que la protection sera avantageuse pour tous et que si certaines professions sont plus favorisées que d'autres, c'est parce qu'elles se sont rendu compte des avantages que leur assurerait la protection.

M. W. F. MACLEAN : Ce n'est pas ce que mon honorable ami à ma gauche disait il y a quelque temps ; au contraire, il combattait alors le principe du bill, abstraction faite de toute question d'institution civile. Il trouvait alors que le principe même du bill était mauvais ; mais le voilà qui cherche à s'échapper par la tangente et à se mettre à l'abri, en déclarant que le principe est bon, mais qu'il devrait s'appliquer seulement dans le cas de sociétés instituées civilement.

M. NORTHRUP : Je n'ai pas dit que le principe était bon, loin de là.

M. INGRAM : Il y a quelques années le Gouvernement institua une commission

chargée de s'enquérir des ateliers de confections où l'on exploite le travail des misérreux. On s'aperçut qu'il existait un état de choses très déplorable. Certains fabricants, dans le but de faire une concurrence déloyale à leur compétiteurs. logeaient des prolétaires, hommes et femmes, dans de misérables ateliers, où les conditions hygiéniques étaient mauvaises, afin de réduire le prix de la main-d'œuvre, et ces marchandises à bas prix concurrençaient dans le commerce celles de fabricants respectables qui payaient de bons salaires et qui plaçaient leurs ouvriers dans de bonnes conditions hygiéniques. Comme résultat de cette enquête, on décida de mettre une terme à ce genre de concurrence ; on passa une loi destinés à protéger les classes ouvrières en forçant les fabricants à les placer dans des ateliers convenables et à leur payer des salaires raisonnables. C'est là le but principal de toute mesure de la nature du bill actuellement en discussion. Aucun fabricant désireux de faire un commerce juste et légitime n'encouragera ces ateliers de misérreux (sweat shops) dont l'existence dans notre pays sur une grande échelle s'est trouvée ainsi démontrée. Il est dans l'intérêt de tout citoyen qui se respecte de voir cet état de choses disparaître et la députation devrait être prête à adopter toute mesure qui tendra vers ce but sans se montrer injuste envers aucun fabricant respectable.

M. CLARE : Il se trouve que je suis un de ces fabricants qui emploient beaucoup d'ouvriers syndiqués. Je n'ai jamais eu de différends avec mes hommes ni avec l'union dont ils font partie. Je suis d'avis que les fabricants et les classes ouvrières amélioreraient considérablement leurs positions s'ils s'efforçaient de mieux s'entendre. Nous ne verrions pas alors des mesures de la nature de celle-ci dans nos recueils de lois, mais dans l'état actuel des choses il est probablement nécessaire de passer de telles lois. L'honorable député qui s'est chargé de faire adopter le bill a déclaré que la position des ouvriers serait exactement la même que le bill fût adopté ou non ; mais j'ai une objection à faire et c'est celle dont vient de parler l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram). Supposez qu'un fabricant d'articles en fer incorpore la marque de l'union à l'article même, au lieu de se contenter d'y accoler l'étiquette. Cette opération lui impose une dépense considérable, et s'il se produisait ensuite un différend entre lui et l'union, il pourrait avoir en magasin un assortiment considérable de ces marchandises qu'il faudrait détruire. Il faudrait que la loi comprît quelques dispositions réglant un cas comme celui-là.

M. RALPH SMITH : C'est affaire de pure convention entre le fabricant et l'union, et il appartiendrait au fabricant de se protéger contre toute éventualité de ce genre avant de consentir à faire usage de l'étiquette.

M. INGRAM.

M. OSLER : Je crois que si le député de Nanaïmo consentait à l'insertion d'une clause pourvoyant à l'incorporation de ces unions, il répondrait presque complètement aux objections que ce bill peut provoquer. Il y a peut-être d'autres objections que les fabricants pourraient signaler, et il faudrait, pour cette raison, que le bill fût rédigé avec le plus grand soin. Quant à moi, je tiens beaucoup à ce que l'on adopte une loi qui ait d'aussi bons effets que la loi anglaise paraît en avoir. Si l'honorable député veut bien ajouter une clause pourvoyant à ce que les unions soient incorporées, il fera disparaître les objections généralement exprimées à l'encontre de cette mesure.

M. MACLEAN : N'est-ce pas le moment, pour le ministre du Travail, de venir nous enseigner un moyen de nous tirer d'embarras ? Il a l'aide de son sous-minisre qui a fait une étude spéciale de toutes ces questions et qui est prêt à l'aviser ; il a aussi à son emploi une équipe de fonctionnaires habitués à élucider les points embrouillés que présentent ces questions de main-d'œuvre ; mais au lieu de diriger la discussion de ces problèmes, le ministre du Travail reste silencieux comme une huître——

M. FOSTER : Dont il n'a pas tout à fait la saveur.

M. MACLEAN : Certes, il pourrait bien enseigner à son ami le député de Nanaïmo le moyen de résoudre cette difficulté. L'honorable député de Toronto-ouest a pensé qu'il suffirait d'un peu d'étude et de conciliation pour aplanir la voie. Or, personne ne comprend mieux que le distingué ministre du Travail ce que c'est que la conciliation. Assurément, ce qui vient d'être dit doit nous donner l'espérance de recevoir de ses nouvelles.

M. A. JOHNSTON : Quelle est la difficulé ?

M. MACLEAN : L'honorable député (M. A. Johnston) est en possession de ses facultés et peut entendre ce qui se dit. Je ne puis lui fournir ce qu'il devrait se procurer lui-même.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crains bien que le député de York-sud ne soit le dernier de tous à admettre que l'on puisse lui enseigner la route à suivre ; aussi ne l'oserai-je pas. Il sait dans quel état se trouve le bill maintenant à l'étude. L'honorable député (M. Ralph Smith) qui en a charge, l'a présenté. Si quelqu'un désire qu'il soit modifié, libre à lui de travailler à ce qu'il le soit. Il ne s'agit pas d'une question ministérielle. Tout député est libre d'exprimer son opinion. Quant à vous, Monsieur le président, j'en suis bien sûr, vous ne vous attendez qu'à recevoir des motions d'amendement. Le député de York-sud s'est d'abord prononcé dans un sens, puis dans un

autre, et maintenant il voudrait se tirer d'embarras en faisant faire son ouvrage. Je ne puis empiéter ainsi sur son domaine.

M. DEMERS (Saint-Jean et Iberville). Texte : Monsieur le président, pour conférer un privilège il faut qu'il y ait une personne physique ou morale. Les unions ouvrières ne peuvent pas être poursuivies à moins d'être incorporées. Ceci a été décidé par les tribunaux de la province d'Ontario dans une cause de : " The Metallic Roofing Company of Canada v. Local Union No. 30, Amalgamated Sheet Metal Workers' International Association, 5, O. L. R. 424 (D. C.)." En voici le jugé :

(Traduction) : Ne peuvent pousuivre ni être poursuivies que des personnes considérées comme individus ou comme corporation ou société, ou des individus qui font affaires sous un autre nom que le leur ou à qui on a accordé le droit d'être propriétaires et d'agir par l'entremise de représentants. Une réunion locale d'ouvriers, une association purement volontaire, et à qui ce droit n'a pas été accordé, ne saurait être poursuivie, et une action signifiée à son agent a été, par conséquent, renvoyée. Taff Vale R. W. Co. v. Amalgamated Society of Railway Servants, 1901, A. C. 426, distinction. Lorsqu'il apparaît clairement que l'association poursuivie n'existe pas légalement, et ne peut être poursuivie sous le nom qu'elle porte, il vaut mieux renvoyer l'action sur motion présentée à cette fin, que laisser rendre la cause jusqu'à l'enquête, étant certain qu'elle sera finalement renvoyée.

La même décision a été rendue dans la cause de : " Krug Furniture Company vs. Berlin Union of Amalgamated Wood Workers, 5 O. L. R., 463, Meredith. J." On a jugé la même chose, c'est-à-dire qu'on ne pouvait pas poursuivre l'union ouvrière qui n'était pas incorporée ; qu'il fallait poursuivre les individus et que l'action devait être renvoyée si elle était prise contre l'association.

La question a été également décidée en Angleterre par la Cour d'Appel en 1901, dans une cause rapportée au volume : " 84 Law Times Reports ", nouvelle série, page 421 : " Linaker vs. Pilcher and others." On a maintenu la validité de l'action dans cette cause parce qu'elle était instituée contre les *trustees* de l'union ouvrière ; mais, malgré cette décision, les tribunaux de la province d'Ontario ont persisté à renvoyer les actions intentées contre les unions ouvrières non incorporées.

Il n'y a pas de doute que c'est la loi de la province de Québec.

Je suis d'avis que l'on accorde des droits aux unions ouvrières à condition que ces associations aient une existence légale. Il serait absurde, il me semble, de conférer ces privilèges à une classe d'hommes indéterminée.

Pour ces raisons, Monsieur le président, je proposerai en amendement, appuyé par M. Leblanc, d'ajouter les mots suivants " duly incorporated ", après le paragraphe (a) de l'article premier.

Les unions ouvrières peuvent facilement s'incorporer ; nous avons une loi qui y pourvoit : c'est le chapitre 131 des statuts revisés du Canada. En vertu de cette loi, les unions ouvrières peuvent obtenir la reconnaissance légale sans frais considérables. Pourquoi ne se soumettraient-elles pas à la loi comme les autres corps publics ?

Mon honorable ami le député d'York (M. Maclean) nous a dit que les avocats, par exemple, jouissaient de certains droits et privilèges.

C'est bien vrai, mais les avocats ont une loi qui leur donne l'existence légale comme corps. Je suis favorable aux ouvriers, et je ne demande pas mieux que de voir leurs unions prospérer. Je reconnais que les ouvriers constituent une classe nombreuse dans notre population, classe qui mérite protection. Encore faut-il, pour que l'on puisse protéger leurs droits, que les unions qu'ils forment aient une situation juridique, et c'est afin que les droits qui vont leur être conférés par le Parlement aient tout leur effet, que je propose cet amendement.

(Traduction.) Monsieur le président, comme je viens de le dire en français, je suis favorable à l'objet principal de cette mesure. Mais puisqu'il s'agit d'accorder un privilège, nous devons l'accorder à quelqu'un, à une personne physique ou morale. Si on ne l'accorde pas à un individu il faut l'accorder à une corporation, à un corps qui puisse exercer les droits qu'on lui aura conférés, et être cité en justice sur toutes questions que l'exercice de ces droits pourrait faire naître. Dans la cause que je viens de citer les tribunaux de la province d'Ontario ont décidé que les unions ouvrières peuvent être poursuivies—qu'il faut poursuivre les individus qui en font partie. Il a été décidé en Angleterre que si elles ont des " trustees ", ces " trustees " peuvent être poursuivis. Les unions ouvrières peuvent facilement parvenir à se faire incorporer, sous l'empire du statut fédéral, chapitre 131, et cela sans frais considérables. Je ne vois pas pourquoi nous craindrions de décider que le privilège de se servir d'une étiquette de l'union sera accordé à une personne ou corporation plutôt qu'à tous les ouvriers. Si nous l'accordions de cette façon générale nous ne saurions pas quels en sont les propriétaires. Voilà pourquoi je propose, en amendement, que l'on ajoute les mots " dûment incorporée " après les mots " ouvrières ", dans la seconde ligne du paragraphe (a). Je crois qu'un amendement de cette nature rendrait impossible toute objection à ce bill, car lorsque les unions ouvrières seront incorporées elles auront droit à leur propre marque de travail, comme toute autre corporation.

L'honorable député de York-sud a dit que toutes les classes élevées ont des privilèges. C'est vrai. Mais ces classes sont incorporées. Les avocats ont des privilèges mais ils ont aussi des devoirs ; et c'est parce qu'ils sont incorporés qu'ils jouissent de ces

privilèges. Or, je demande, par cet amendement, que si les ouvriers veulent obtenir, eux aussi, des privilèges, ils soient également incorporés. Nous devons reconnaître leurs droits, mais il nous faut suivre la règle ordinaire de la loi.

M. MACLEAN : Je voudrais poser une question au savant et honorable député (M. L. P. Demers). Il dit que les avocats sont incorporés et sont responsables. Prétend-il que, si quelqu'un se croit lésé par un avocat, il a droit d'exercer un recours contre la corporation dont cet avocat est membre ? Je ne le crois pas.

M. L. P. DEMERS : Ce n'est pas une réponse. Les corporations reconnues par la loi ont des droits et des privilèges. Elles peuvent être citées devant les tribunaux ; mais une union non incorporée ne le peut pas être.

L'amendement est adopté.

M. FITZPATRICK : Il suffit d'un examen très superficiel du bill pour voir que, si le comité veut adopter l'amendement proposé par l'honorable député de Saint-Jean et Iberville, il va falloir amender plusieurs articles afin de les rendre conformes à cet amendement.

M. AMES : Je comprends que la clause d'interprétation a été amendée et que les mots " union ouvrière " qui se trouvent plus loin dans le bill sinifient une union ouvrière incorporée. Est-ce bien cela ?

M. RALPH SMITH : Certainement.

M. R. L. BORDEN : Je crois que ces mots ne devraient pas être insérés précisément là où l'honorable député de Saint-Jean et Iberville demande qu'ils le soient. Pour avoir la signification qui leur convient ils devraient être placés immédiatement avant les mots " association." Si l'honorable député (M. Ralph Smith) qui a charge du bill, consent à l'adoption de cet amendement, il me semble qu'on devrait voir avec un peu plus de soin à ce que l'amendement ait précisément la forme qu'il doit avoir pour réaliser l'idée qui vient d'être émise.

M. RALPH SMITH : Je n'approuve pas du tout l'amendement ; mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit. Si la Chambre ne veut pas adopter ce bill sans l'amendement, alors je consens à ce qu'il soit adopté avec l'amendement. Si on prend le vote, je voterai contre. Mais si la Chambre désire adopter le bill avec cet amendement, alors je désire moi-même qu'il soit ainsi adopté.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'on devrait nous donner le temps d'étudier quel sera l'effet de cet amendement par rapport aux autres articles du bill. D'abord, nous devrions chercher à donner effet à l'intention évidente de la Chambre. Je crois donc que l'honorable député ferait mieux de proposer que le comité levât sa séance.

M. RALPH SMITH : Je propose que le comité lève sa séance, rende compte de ses délibérations et demande la permission de siéger de nouveau.

Il est rendu compte de délibérations.

AJOURNEMENT--SERVICE DES TRAINS DE L'INTERCOLONIAL DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

Sir WILFRID LAURIER : Je propose que la séance soit levée.

L'honorable M. EMMERSON : J'ai reçu des renseignements au sujet de la question soulevée par l'honorable chef de l'opposition, et je crois devoir les communiquer, ne fut-ce que pour justifier l'administration de l'Intercolonial.

M. MACLEAN : Les voyageurs ont-ils pu obtenir de quoi manger ?

M. EMMERSON : Lorsque le télégramme est arrivé le convoi était à Moncton, où les voyageurs pouvaient se procurer immédiatement de la nourriture. Peut-être la difficulté est-elle venue de ce que certains d'entre eux n'ont pas voulu s'en procurer. Ce télégramme qui vient de Moncton porte la date du 8 février et a été adressé à M. Pottinger. Le voici :—

La tempête qui est survenue à Halifax avant-hier a sévi jusqu'à Saint-Jean et à New-Castle.

Elle est maintenant presque finie à l'ouest de Moncton, mais elle continue à l'est et est particulièrement forte à l'est de Springhill.

Le n° 34——

Ce numéro est celui du rapide qui se rend directement de Montréal dans l'est.

——parti d'ici à 14 heures hier, et les nos 2, de Saint-Jean à Halifax, et 26, du Pacifique Canadien, sont maintenant encloués à Springhill. Le n°84, train local de Moncton à Springhill, parti d'ici hier soir avec deux locomotives, est maintenant encloué à Evans. Le numéro 33, rapide direct de l'Ouest, était d'environ deux heures en retard lorsqu'il est parti d'ici hier soir. Il s'en va sans trop de difficulté. Le n° 10, rapide de nuit parti de Saint-Jean hier soir, les nos 2 et 34 sont arrivés ici vers midi ; les nos 10 et 2, supprimés et ajoutés au n° 34, sont maintenant retenus. Le n° 9, rapide de nuit d'Halifax à Saint-Jean, a deux locomotives, est encloué à un mille à l'ouest de Londonderry ; les nos 1, 3 et 4 sont supprimés. Un train de pommes a été encloué toute la nuit à la Jonction de Windsor; le steamer qui attendait ce train quittera la Jonction de Windsor vers midi. La cour de manœuvre à Halifax est en fort mauvais état. Tous les wagons doivent être mis en mouvement un par un; une locomotive avec son convoi et cinq locomotives de cour de manœuvre travaillent à dégager le n° 20 maintenant à la Pointe Tupper. Le n° 19 est aussi supprimé.

Je dois dire à mon honorable ami que l'auteur du télégramme, un citoyen d'Halifax, je crois, s'est rendu à Moncton. et qu'il a dû certainement prendre un bon repas avant que nous eussions entendu parler de son télégramme dans cette Chambre.

M. R. L. BORDEN : Je suis fort aise d'apprendre qu'il a si bien réussi. Je n'ai pas abordé ce sujet dans l'intention de critiquer l'administration de l'Intercolonial, car j'ai déclaré m'être déjà trouvé dans de telles circonstances et les avoir jugées incontrôlables.

La motion est adoptée et la séance est levée à 5 heures 55 minutes du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Le jeudi, 9 février 1905.

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

LE GRAND-TRONC ET LE CANADA-ATLANTIQUE.

M. EDWARD M. MACDONALD (Pictou): Je demande à présenter le bill (n° 45) concernant la Compagnie du Grand Tronc.

M. W. F. MACLEAN : Veuillez donner des explications.

M. MACDONALD : Ce bill a pour objet d'autoriser la Compagnie du chemin de fer du Grand Tronc à acquérir des obligations et des actions, privilégiées ou ordinaires, de la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique et à les détenir soit en sa qualité corporative soit au nom de fidéicommissaires. Il décrète aussi que la compagnie pourra garantir le remboursement du principal et de l'intérêt des obligations ainsi acquises et possédées jusqu'à concurrence d'une somme de £3,292,200 sterling.

M. W. F. MACLEAN : Je désire demander à l'honorable député s'il est vrai que le Grand-Tronc a acheté le Canada-Atlantique?

M. MACDONALD : Je ne suis pas en mesure de rien dire de plus que ce que renferme le bill qui a pour but d'accorder certains pouvoirs à la compagnie. Les diverses dispositions de cette proposition de loi font connaître quels sont ces pouvoirs.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

M. E. M. MACDONALD : Je désire présenter le bill (n° 46) concernant la Compagnie de chemin de fer Canada-Atlantique.

Quelques VOIX : Veuillez donner des explications.

M. MACDONALD : Le présent bill a pour objet d'abroger l'article 3 du chapitre 90 des statuts de 1903 et de permettre à la compagnie d'émettre des obligations jusqu'à concurrence d'une somme de £3,292,200, dont le remboursemnt sera garanti par une hypothèque grevant les biens de la compagnie. Certaines dispositions sauvegardent les droits de porteurs d'obligations hypothécaires antérieures et les droits de tous les créanciers hypothécaires.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 47) concernant la Compagnie de chemin de fer du Parc et de l'Ile.—(M. Geoffrion.)

INTERPELLATIONS.

EDIFICE MILITAIRE A FREDERICTON.

M. CROCKET :

1. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction d'étables sur le terrain des casernes des officiers à Fredericton, N.-B., tel que mentionné à la page V-62 du rapport de l'auditeur général ?
2. Dans l'affirmative, quelles annonces ont été publiées, quelles soumissions ont été reçues et quels étaient les montants respectifs mentionnés dans ces soumissions ?
3. Des soumissions ont-elles été demandées pour la construction des quartiers du sergent major à Fredericton, N.-B., tel que mentionné à la même page du rapport de l'auditeur général ?
4. Dans l'affirmative, quelles annonces ont été publiées, quelles soumissions ont été reçues et quels étaient les montants respectifs mentionnés dans ces soumissions ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Les annonces demandant des soumissions ont été publiées dans cinq journaux. Une seule soumission a été reçue. Le soumissionnaire, M. C. J. B. Simmons, demandait $2,210.
3. Oui.
4. Les annonces demandant des soumissions ont été publiées dans cinq journaux. Une seule soumission a été reçue. Le soumissionnaire, M. C. J. B. Simmons, demandait $2,118.

SALLE D'EXERCICE DE FREDERICTON, N.-B.

M. CROCKET :

1. Quand a été adjugée l'entreprise de la reconstruction de la salle d'exercice à Fredericton, N.-B.? A qui a-t-elle été adjugée et à quel prix ?
2. Des soumissions ont-elles été demandées? Dans l'affirmative, quelles annonces ont été publiées ? Quelles soumissions ont été reçues et quels montants respectifs étaient mentionnés dans ces soumissions ?
3. Quelle date a été fixée pour l'achèvement des travaux ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Le contrat a été signé le 7 décembre 1904. L'entreprise a été adjugée à C. J. B. Simmons. Le prix fixé au contrat était $12,955.

2. Oui ; les annonces demandant des soumissions ont été publiées dans quinze journaux. Quatre soumisisons ont été reçues à savoir : de C. J .B. Simmons, prix $12,955 ; de William Kitchen, prix $13,387.74 ; de John Maxwell et Chas. A. Hall, prix, $14,000 ; de J. D. McLaughlin, prix, $15,300.

3. Le 15 novembre 1905.

DISTRIBUTION GRATUITE DU COURRIER.

M. URIAH WILSON :

1. Combien coûte en totalité la livraison des objets de correspondance dans les bourgs et villes où ce service existe ?

2. Le département des Postes garde-t-il mémoire du nombre de lettres, journaux, colis, etc., ainsi délivrés ?

3. Dans l'affirmative, quel est le nombre respectif des divers objets ainsi délivrés ?

4. Dans la négative, quel est le nombre estimatif de chacun de ces objets, d'après les statistiques à cette fin par le département des Postes ?

5. Quel est le coût estimatif par lettre, journal, colis, etc., ainsi délivrés dans lesdites villes et cités ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Appointements des facteurs. . .$415,241.42
Coût des uniformes. 17,253.69
Transport des facteurs par les tramways. 10,253.14

Total. $432,748.25

2. Non.

3. Voir la réponse à la deuxième question.

4 et 5. Le ministère n'est pas en mesure de donner une réponse approximative à ces questions.

PARCOURS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. W. J. ROCHE :

1. La Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique a-t-elle proposé ou soumis au Gouvernement quelque tracé de son chemin à l'ouest de Winnipeg, dans la province du Manitoba ?

2. Dans l'affirmative, ce projet de tracé a-t-il été approuvé ou désapprouvé en tout ou en partie par le Gouvernement ? S'il a été désapprouvé, pour quels motifs ?

3. La ligne projetée ou soumise comme susdit, passe-t-elle au nord ou au sud du chemin de fer canadien du Nord, dans la province du Manitoba, et à quelle distance dudit chemin de fer ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux :

1. Non.

2 et 3. Voir la réponse à la première question.

VENTE DES RESERVES SCOLAIRES.

M. LAKE :

1. Combien d'acres de terres des écoles ont été vendus à l'enchère par l'administration dans les districts provisoires d'Alberta, d'Assiniboïa et de Saskatchewan, respectivement, du 1er janvier 1900 au 31 décembre 1904 ?

M. HYMAN.

2. Quels sont les prix les plus élevés et les plus bas obtenus par acre ?

3. Quel prix moyen, par acre, a été obtenu dans chaque district provisoire ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Alberta, 304 acres (1 vente).
Assiniboïa, 143,431.65 acres.
Saskatchewan, 237.53 acres.
Alberta.
2. 1 vente, $19 par acre.
Assiniboïa.
Plus haut prix, $37.50.
Plus bas prix, $7.20.
Saskatchewan.
Plus haut prix, $107.
Plus bas prix, $40.
3. Alberta, $19.
Assiniboïa, $9,69.
Saskatchewan, $86.54.

PACIFIQUE CANADIEN—TERRES EXEMPTES DU PAIEMENT DES TAXES.

M. LAKE :

1. Des mesures ont-elles été prises par le Gouvernement, conformément à la résolution du 2 avril 1901, pour obtenir une interprétation claire du sens de la clause de la convention passée avec le Pacifique-Canadien, au sujet de l'exonération de l'impôt dont jouirait la compagnie sur les terres qui lui ont été concédées dans les territoires du Nord-Ouest ?

2. Dans l'affirmative, où en sont rendues les procédures judiciaires qui ont pu être prises dans l'espèce ?

3. Une décision a-t-elle été donnée quant au droit des commissions scolaires et des municipalités de prélever des taxes sur les terres de la Compagnie du Pacifique-Canadien ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : En vertu d'une entente, afin de faire régler des points de droit par les tribunaux, trois causes ont été intentées—deux par des municipalités et une par le district scolaire de Springdale—contre la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique devant les tribunaux du Manitoba. La compagnie eut gain de cause, mais les intéressés en appelèrent à la cour d'appel du Manitoba. Deux réussirent et le troisième fut débouté. La cour suprême du Canada a été appelée à se prononcer, mais elle n'a pas encore donné sa décision. Si mon honorable ami veut pousser ses recherches plus loin, j'ai en ma possession les factures imprimées soumis à la cour suprême et il pourra les consulter, s'il le désire.

M. R. L. BORDEN : Quand auront lieu les plaidoieries ?

M. FITZPATRICK : Elles ont eu lieu à la dernière session de ce tribunal, et je crois que le jugement sera rendu dans une quinzaine.

DEPOT DE RAPPORT.

Rapport annuel du ministère des Travaux publics pour l'exercice finissant le 30 juin, 1904.—M. Hyman.

COMMISSION DES MOYENS DE TRANSPORT.

M. DANIEL : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, le très honorable premier ministre voudra-til nous dire quand sera déposé le rapport préliminaire de la commission des moyens de transport ?

Sir WILFRID LAURIER : Très prochainement.

SURETE DES NAVIRES.

La Chambre délibère en comité le bill (n° 21), tendant à modifier la loi concernant la sûreté des navires.—M. Sinclair.

Article premier.

1. Le premier paragraphe de l'article 7 du chapitre 77 des Statuts revisés intitulé : Acte concernant la sûreté des navires et les mesures à prendre pour prévenir les accidents à bord, tel que modifié par l'article premier du chapitre 63 des statuts de 1903, est modifié par le retranchement des mots " ou dans quelque espace couvert non compris dans le cubage exprimé par le tonnage de ce navire d'après les registres ", aux onzième, douzième et treizième lignes dudit paragraphe.

M. SINCLAIR : L'objet de ce bill est de permettre aux vaisseaux ayant pont couvert ou aux steamers de transporter du bois entre le premier pont et le pont couvert. A l'heure qu'il est, cela leur est défendu du 12 octobre au 16 mars. Ils peuvent le faire en été, et je ne vois aucuns motifs plausibles de leur interdire de remplir cet espace de bois en hiver. Naturellement, la loi exige qu'on ne submerge pas un vaisseau, mais la marque de Plimsoll y pourvoit. On permet de mettre d'autres objets entre le premier pont et le pont couvert, mais la loi défend d'y placer du bois. Mon but est d'accorder le même privilège aux expéditeurs de bois. Il y a de huit à neuf pieds d'espace entre les deux ponts, selon le mode de construction du vaisseau, et la loi ne permet d'y placer du bois qu'à une hauteur de trois pieds, de sorte qu'il reste cinq pieds d'espace libre. En remplisant tout l'espace, on ne nuirait pas à la marche du vaisseau et on n'augmenterait pas les dangers que court l'équipage.

M. R. L. BORDEN : Il était difficile d'entendre ce que l'honorable député disait. Je n'ai pas compris parfaitement de quel espace il parlait. Et, avant qu'il termine ses explications, je voudrais savoir pour quelle raison cette loi a été adoptée en premier lieu et si l'amendement que propose l'honorable député est contraire à quelque disposition des lois anglaises concernant la sûreté des navires dans tout l'empire.

Je désire aussi faire observer que, lorsqu'un bill comme celui-ci est à l'étude, il serait à propos que le ministre de la Marine et des Pêcheries fût à son siège et examinât la proposition de loi. Je sais que des questions semblables ont été l'objet de nombreuses discussions dans les Provinces maritimes, et sans prétendre connaître le pour et le contre, je sais que les opinions sont partagées en certains milieux.

M. SINCLAIR : Le chef de l'opposition (M. R. L. Borden), n'était pas présent lorsque j'ai présenté ce bill. J'ai expliqué qu'il fallait obtenir le consentement du conseil du commerce d'Angleterre pour que ce bill ait force de loi au Canada. Je comprends que le Gouvernement a pour principe de ne pas modifier la loi sans avoir l'approbation du conseil du commerce. J'ai soumis ma proposition au ministère de la Marine et des Pêcheries qui a entamé des négociations avec le conseil du commerce, afin de savoir s'il approuve ce que je propose. Je n'entends pas faire passer ce bill par toutes les étapes avant qu'une réponse ait été reçue, mais je demande à la Chambre d'accomplir les premières formalités, afin que cette proposition de loi puisse être adoptée à la présente session si nous obtenons le consentement du conseil du commerce. Le pont couvert est d'invention récente. Ce fut tout d'abord une toiture érigée au-dessus du pont pour permettre de transporter le bétail. Plus tard, cette toiture recouvrit tout le pont et, finalement, on construisit des parois de bois et d'acier et le pont couvert devint une partie du vaisseau. Cependant, la loi ne fut pas modifiée et le transport du bois sur le premier pont demeura interdit, sauf jusqu'à trois pieds de hauteur. Je voudrais qu'on permît d'en transporter entre le premier pont et le pont couvert, c'est-à-dire jusqu'à huit pieds de hauteur au-dessus du premier pont. Il n'y a aucune raison d'en interdire le transport, puisque nous permettons qu'on mette des bêtes à cornes et d'autres choses sur ce pont en hiver. Les planches et les madriers peuvent être transportés sans danger pendant l'hiver. Nous permettons de remplir un vaisseau de pommes, de fromage ou d'autres produits, mais nous défendons d'y mettre des planches, si ce n'est en se conformant aux restrictions ci-dessus énumérées. Cela éloigne du Canada une certaine classe de vaisseaux pendant une partie de l'année. Lorsque arrive le 12 octobre, ces vaisseaux qui naviguent dans les eaux septentrionales de l'océan Atlantique doivent désarmer, parce qu'il leur est défendu de transporter des planches sur le premier pont.

M. R. L. BORDEN : Y a-t-il une loi du gouvernement impérial avec laquelle les dispositions du présent bill sont incompatibles?

M. SINCLAIR : La loi anglaise est la même que la loi canadienne que nous voulons modifier. Si nous adoptons cette modification, elle sera également adoptée en Angleterre, je le suppose.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : En l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine), je dois dire qu'il s'est occupé de cette question. Mais, ainsi que l'a dit mon honorable ami (M. Sinclair), on n'a pas

l'intention d'achever l'examen de cette proposition de loi, sans savoir si le conseil du commerce, en Angleterre, l'approuve ou le condamne. Je crois que le bill sera bien accueilli partout et qu'il favorisera la navigation. Toutefois, mon honorable ami se propose seulement d'en achever la délibération en comité général et de différer le vote final jusqu'à ce que nous recevions une réponse d'Angleterre.

M. R. L. BORDEN : Je suis d'avis qu'il est préférable de laisser la proposition en l'état, jusqu'à ce que nous recevions des nouvelles. Je ne crois pas que cela lui fasse subir le moindre retard.

(Le comité rend compte de ses délibérations.)

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRES.

L'ordre du jour appelle la

Deuxième lecture du bill (n° 3) modifiant la loi concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires.—M. Lancaster.

M. LANCASTER : Je consens à ce que cet article soit rayé de l'ordre du jour, attendu que j'ai présenté hier un nouveau bill pour remplacer celui-ci.

M. l'ORATEUR : Le bill est rayé.

CODE CRIMINEL—AMENDEMENT.

L'ordre du jour appelle la

Deuxième lecture du bill (n° 23) modifiant les dispositions du code criminel, 1892, concernant les maisons de débauche publique.—M. Bole.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe--sud): Je désire appeler l'attention du ministre de la Justice sur cet amendement si, toutefois, il ne l'a pas déjà examiné. Je suppose que tous les membres de la Chambre désirent restreindre dans les limites les plus étroites les modifications apportées à la loi. Je ne désire pas entamer une longue discussion sur la question légale, mais j'ai recueilli des opinions autorisées sur ce sujet, et je je crois qu'il serait préférable de surseoir à la discussion. Je soumettrai volontiers au ministre de la Justice les opinions qui ont attiré mon attention, afin qu'il décide si cet amendement est nécessaire. Selon moi, il est inutile. Notre loi diffère de la loi anglaise, parce qu'elle définit la nature de ces délits. Le temps serait mal choisi pour entamer la discussion. Si l'honorable ministre tombe d'accord avec moi, nous pourrions remettre à plus tard la délibération de la proposition. (Assentiment.)

M. l'ORATEUR : Réservé.

RECETTES DU CHEMIN DE FER "CANADA-EASTERN."

M. O. S. CROCKET (York, N.-B.) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toute correspondance entre le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements ou membres et la compagnie dite The Alexander Gibson Railway and Manufacturing Company ou toute autre compagnie ou personne, non comprise dans l'état présenté à la Chambre le 29 juillet 1904, au sujet de l'achat et de la prise de possession par le Gouvernement du chemin de fer de l'Est du Canada et de tous papiers en la possession du Gouvernement ou d'aucun de ses départements non compris dans ledit état de juillet 1904, se rapportant à l'achat et à la prise de possession dudit chemin de fer et de son coût. Aussi, un état indiquant le nombre d'agents et employés au service dudit chemin de fer à l'époque de son transfert au Gouvernement, leurs noms et leurs appointements ou salaires respectifs ; (2) le nombre d'agents et employés actuellement au service dudit chemin de fer avec leurs noms et leurs appointements ou salaires respectifs ; (3) le coût de l'exploitation dudit chemin de fer depuis la date de son transfert au Gouvernement jusqu'au 1er février courant, et le chiffre des recettes brutes dudit chemin de fer pendant la même période.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Rien ne s'oppose à l'adoption de cette motion, mais il serait impossible de fournir les renseignements demandés dans la dernière ligne concernant les recettes brutes de ce chemin de fer pendant le dernier exercice, attendu qu'il fait partie intégrante de tout le réseau. La motion devrait être modifiée.

M. CROCKET : Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il lui est impossible de fournir à la Chambre un état des recettes brutes de ce chemin de fer depuis l'entrée en possession jusqu'au premier février.

M. EMMERSON : Cela est impossible pour la raison que voici : notre comptabilité ne tient pas compte séparément des recettes de cette partie de l'Intercolonial, pas plus qu'elle ne tient compte séparément des recettes de cette partie du réseau qui relie Newcastle à Campbellton. Les recettes d'un tronçon quelconque de la voie sont incluses dans les recettes de tout le réseau et, si je comprends bien la comptabilité de l'Intercolonial, il serait difficile de faire un pareil relevé.

M. HAGGART : Si ce que dit le ministre est vrai, la comptabilité de l'Intercolonial est tout à fait différente de celle de n'importe quelle autre voie ferrée de l'univers.

M. EMMERSON : C'est la comptabilité qu'avait adopté l'honorable député (M. Haggart), il me semble.

M. HAGGART : Non. Je ne doute aucunement que ces renseignements puissent être obtenus, quoi qu'en dise le ministre. Il n'y a pas un seul chemin de fer ayant un bon système de tenue des livres au sujet d'une partie duquel, station ou tout tronçon de la voie—il ne puisse obtenir ces renseignements. S'il s'en donne la peine et s'il l'exige, le ministre pourra obtenir un relevé des recettes de n'importe quelle partie du réseau. C'est une absurdité de dire qu'on ne tient pas un compte séparé des recettes et des dépenses d'une importante voie

ferrée acquise par l'Intercolonial dont elle forme un embranchement. Tout d'abord cette partie du réseau doit faire l'objet d'un compte à part ; autrement la comptabilité de l'Intercolonial diffèrerait de celle de tous les autres chemins de fer canadiens. On peut établir quelles sont les recettes et les dépenses de n'importe quel tronçon de l'Intercolonial.

M. SAM. HUGHES : Selon moi, le ministre fait certainement erreur lorsqu'il déclare qu'il ne peut pas obtenir un état de ces recettes. Assurément, cet embranchement doit faire à quelques jours d'intervalle des rapports au bureau de l'audition des comptes, bien que ces rapports puissent être compris dans les relevés de l'Intercolonial. Qu'il demande donc au bureau de l'audition de lui fournir un état distinct des recettes de cet embranchement ; il peut, en vingt minutes, obtenir des relevés relatifs à toutes les stations de ce chemin de fer. Il lui suffirait de prendre les recettes du traffic d'entier parcours et du traffic de gare à gare et, par un simple calcul, il pourrait en peu de temps établir quelle quote-part des premières provient de cet embranchement.

M. EMMERSON : Il serait facile de donner les recettes du trafic à n'importe quelle gare de ce tronçon du réseau de l'Intercolonial, comme il serait facile de dire quelles ont été les recettes du traffic-marchandises à n'importe quelle gare de l'Intercolonial.

Mais s'il est possible de le faire et de calculer, d'après les recettes totales, quelles ont été les recettes sur une distance de tant de milles, cela prendrait du temps. Je ne crois pas que l'on tienne des comptes séparés. Naturellement, rien ne 'oppose au dépôt de l'état demandé, mais il faudrait du temps pour le préparer. Cette question, il me semble, a déjà été agitée dans cette enceinte à propos de cette partie de l'Intercolonial qui relie Lévis à Sainte-Rosalie ou à Montréal, et on a déclaré à maintes reprises que la comptabilité de l'Intercolonial, qui, selon moi, est la même que celle des autres chemins de fer canadiens, ne tient pas compte séparément des recettes d'aucune partie quelconque du réseau.

M. SAM. BARKER : Voici ce que l'honorable ministre peut faire. Il peut dire avec certitude quelles sont les recettes du trafic de gare à gare seulement. Les commis du ministère pourraient sans grands efforts, étant donné le peu d'affaires qui s'y fait, calculer les recettes du trafic d'entier parcours de cet embranchement comparativement à tout le réseau de l'Intercolonial. Il constatera, je crois, que le bureau de l'audition des comptes du chemin de fer peut accomplir ce travail en fort peu de temps. Vu qu'il est important, à cette phase de l'histoire du chemin de fer acheté par l'Etat, de savoir exactement quel est le chiffre de ses affaires, la Chambre devrait, à mon avis, exiger le dépôt de ce relevé.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris que le ministre (M. Emmerson), après avoir declaré qu'il lui était impossible d'obtenir ces renseignements, a ensuite expliqué ce qu'il voulait dire. Je le crois disposé à grossir un peu les difficultés, et il vaudrait mieux, il me semble, adopter la motion telle que rédigée.

M. EMMERSON : Je le veux bien.

(La motion est adoptée.)

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Etat donnant le nombre de fourgons et de trucks ajoutés au matériel de l'Intercolonial, chaque année, depuis 1900 jusqu'à 1904 inclusivement; le nombre total au 1er janvier 1900 et au 1er janvier 1904, respectivement; et le nombre en service sur des lignes autres que l'Intercolonial à la date du 1er janvier 1900 et du 1er janvier 1904, respectivement.—M. Foster.

Etat donnant le nombre d'inspecteurs ou autres personnes nommés pour veiller à l'application de l'acte de la marque des fruits, 1901.

Les noms desdits inspecteurs ou autres personnes et des traitements de chacun.

Le montant total payé auxdites personnes à titre d'appointements jusqu'au 1er janvier 1905.

Le montant payé auxdites personnes pour frais de voyage et autres dépenses jusqu'au 1er janvier 1905.—M. Taylor.

EMPAQUETAGE ET VENTE DE CERTAINES DENREES.

La Chambre se forme de nouveau en comité afin de délibérer un certain projet de résolution relatif à l'empaquetage et à la vente des pommes.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Le présent projet de résolution a été délibéré en comité général il y a quelques jours, et le principe sur lequel il repose a été pleinement accepté par la Chambre. Toutefois, on s'est demandé si les dimensions de la boîte de pommes décrite dans le projet de résolution devaient s'appliquer au commerce d'exportation, ou si elles s'appliqueraient aussi au commerce intérieur. Je demandai alors au comité de lever sa séance, de rendre compte de ses travaux et d'obtenir la permission de siéger de nouveau, afin de me renseigner exactement sur le désir des marchands de fruits et sur l'effet qu'auraient sur leur commerce d'autres dispositions de la loi projetée. Je constate que les dimensions du baril de pommes déjà décrites dans la loi ne s'appliquent qu'au commerce d'exportation et que, bien qu'un grand nombre de fruitiers verraient avec plaisir la même règle s'appliquer au commerce intérieur, la majorité d'entre eux préfèrent ne franchir qu'une étape à la fois, et ne prescrire que les dimensions des boîtes de pommes destinées à l'exportation. A mon sens, lorsque cette disposition s'appliquera au commerce

extérieur, les boîtes auront les dimensions prescrites et pourront servir également au commerce intérieur. Si, toutefois, quelqu'un aime mieux employer d'autres boîtes, il sera libre de le faire.

Dans ces circonstances, je désire modifier le projet de résolution, afin qu'il soit parfaitement clair qu'il ne s'applique qu'au commerce d'exportation. On peut obtenir ce résultat en retouchant légèrement la première ligne du paragraphe 2, qui se lit ainsi:

Quiconque offre ou expose en vente, ou qui empaquète pour l'exportation, etc.

Il me semble que le but serait atteint en retranchant la virgule après le mot " vente ", en supprimant le mot " qui " et en mettant une virgule après le mot " empaquète ". Le paragraphe sera ainsi conçu :

Quiconque offre ou expose ou empaquète, pour l'exportation, des pommes, etc.

Alors, il sera parfaitement clair que cette disposition ne s'applique qu'au commerce d'exportation. Le reste du projet de résolution indique qu'il n'a trait qu'à ce commerce.

On m'apprend qu'un autre amendement est à désirer. Plusieurs personnes ont commandé des boîtes pour la prochaine saison et, dans ces circonstances, il est à propos d'ajouter un article déclarant que la loi n'entrera en vigueur que le premier juillet 1906, au lieu de s'appliquer dès son adoption. Cela donnera un avertissement suffisant et permettra aux empaqueteurs et aux fabricants de boîtes de se plier aux exigences de la loi telle que modifiée. Par conséquent, je propose d'ajouter l'article suivant :

Les présentes dispositions n'entreront en vigueur que le premier juillet 1906.

M. BLAIN : Puis-je demander au ministre si, dans d'autres pays d'où on exporte des pommes en Angleterre, on se sert de boîtes ayant les dimensions fixées par le projet de résolution et dans quelle mesure on s'en sert?

M. FISHER : En réponse à mon honorable ami, je dois dire que d'autres pays fixent les dimensions des boîtes. Je puis ajouter que les pommes de la Tasmanie, qui sont très recherchées en Angleterre et qui concurrencent nos pommes, sont empaquetées dans des boîtes ayant les mêmes dimensions jugées les plus convenables en Angleterre. Nos exportateurs ont cru qu'en choisissant des boîtes de ces dimensions-là leurs pommes se vendraient mieux sur le marché anglais. Ces dimensions conviennent aux commerçants d'Angleterre. On se sert de cette boîte depuis plusieurs années dans la Colombie-Anglaise et, aujourd'hui, un grand nombre d'exportateurs d'Ontario, pour le moins dire, en font aussi usage. Les horticulteurs fruitiers d'Ontario, de Québec et des provinces maritimes ont adopté des résolutions approuvant le choix de boîtes de cette dimension.

M. R. L. BORDEN : Je ne crois pas que la modification que le ministre de l'Agriculture se propose de faire subir au paragraphe 2 de l'article 4 changerait beaucoup le sens de cet article. Je voudrais savoir ce que le ministre de l'Agriculture pense de l'effet qu'aura le retranchement de la virgule. On se propose de retoucher l'article en effaçant une virgule dans un endroit, en introduisant une autre virgule ailleurs et en supprimant le mot " qui ".

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami, le ministre de l'Agriculture m'a fait part de sa proposition au moment où le projet de résolution allait être étudié et je n'ai pas eu le temps de l'examiner attentivement, mais en pareille matière, je dois l'avouer, je préfère prendre le temps de réfléchir à ce que je vais faire. Je ne voudrais pas me prononcer à la légère.

M. SPROULE : L'article tel que modifié ne diffère guère du texte primitif. Il prête certainement à la confusion. Le vulgaire ne le comprendrait pas facilement. Certes, s'il est possible de parler anglais de manière à se faire comprendre, cela vaudrait mieux que d'adopter une rédaction ambigüe.

M. FISHER : Je demanderai aux honorables députés de la gauche s'ils sont d'avis que l'article ainsi modifié n'est pas facile à comprendre.

M. SPROULE : Selon moi il ne l'est pas.

M. R. L. BORDEN : Je crois que son interprétation est fort douteuse, aussi douteuse qu'elle l'était en premier lieu. L'amendement projeté ne me semble pas modifier le sens de l'article. Mon honorable ami, le ministre de la Justice dira à l'honorable ministre de l'Agriculture que, de l'avis de la plupart des autorités, on ne tient aucun compte de la ponctuation dans l'interprétation des statuts. On peut en avoir tenu compte dans certains cas comme ressource extrême, mais il est facile de rendre le sens de cet article plus clair sans avoir recours à cet expédient. On pourrait simplement ajouter un nouvel article déclarant que cette disposition ne s'applique pas aux pommes offertes en vente au Canada. Il est très facile d'éclaircir ce point et il n'y a aucune raison de tolérer cette ambiguïté.

M. FITZPATRICK : Autrefois, on jugeait qu'il n'était pas sage de se servir de la ponctuation. On écrivait tout un document sans faire usage d'aucun signe de ponctuation. Si le ministre de l'Agriculture désire que cette disposition s'applique uniquement au commerce d'exportation, nous pourrions adopter le projet de résolution avec l'entente que le comité s'occupera de rédiger un amendement en ce sens.

M. BARKER : Je crains de ne pas bien saisir la pensée de l'honorable ministre ; je

lui proposerai donc de substituer ce qui suit au texte de la résolution :

Quiconque empaquette, offre ou met en vente, et livre à l'exportation, etc.

M. COCHRANE : Qu'avez-vous besoin du mot " vente ".

M. FISHER : La rédaction proposée par l'honorable député me paraît claire ; la même chose en termes différents. D'autre part, la rédaction à laquelle je me suis arrêté ne laisse place à nulle équivoque. L'article 4a se lit comme suit :

Lorsque les pommes destinées à être vendues à la boîte en des pays étrangers seront empaquetées au Canada, etc.

Les termes ne sont pas tout à fait les mêmes, mais ils indiquent bien clairement qu'il ne s'agit que de l'exportation ; au reste les dispositions de l'article 4b indiquent au-delà de tout doute que l'amendement ne s'applique qu'aux exportations. S'il subsiste quelque doute à ce sujet, ou si la forme ne paraît pas suffisamment claire, mieux vaudra certainement laisser l'article tout entier en suspens et faire rédiger par le rédacteur des lois ou quelque autre personne compétente un article susceptible de rendre parfaitement notre pensée.

M. MONK : Qui a demandé l'établissement d'une telle loi ?

M. FISHER : A peu près toutes les associations d'horticulteurs-fruitiers du Canada.

M. MONK : Je m'oppose à l'établissement d'une telle loi, parce qu'elle est par trop abusive et qu'elle suscitera inévitablement de sérieux embarras dans la province de Québec, dans l'île de Montréal notamment, où les pommes se récoltent en quantités considérables.

Le comité observera que les dispositions du présent bill n'entreront en vigueur que le 1er juillet 1906. Qui peut dire qu'à cette époque-là les conditions du commerce seront les mêmes qu'aujourd'hui, et qu'une boîte plus grande de quelques pouces n'accommodera pas alors mieux les négociants anglais ? En ces matières, il vaut beaucoup mieux, selon moi, s'en rapporter entièrement aux usages établis et aux exigences du commerce, dont la nature change sans cesse. Nos pommes, nous ne les exporterons pas uniquement en Angleterre ; nous pourrons avoir à en exporter en d'autres pays où une boîte comme celle qui est décrite dans la résolution pourrait ne pas convenir du tout, auquel cas, l'exportateur serait néanmoins assujetti à ces dispositions-ci qui se rapportent à l'exportation en Angleterre. Qui nous dit qu'avant un an les pommes ne se vendront pas mieux lorsqu'elles seront mises dans des boîtes différentes de celle dont la description est consignée dans la présente résolution ? Malgré toute la considération pour l'association des horticulteurs-fruitiers, je dis qu'il n'y a pas lieu d'établir une telle loi dont l'application causerait des ennuis sérieux aux nombreuses personnes de l'île de Montréal qui se livrent à l'empaquetage et à l'exportation des pommes, et pourraient difficilement se conformer à ces dispositions nouvelles. Dans son ouvrage sur la décadence du commerce anglais, Edwin Williams attribue en partie ce malheur à ce que le fabricant anglais s'obstine à contrarier les exigences des marchés étrangers où il vend ses produits, soit par son mode d'empaquetage ou sa manière de dresser ses factures, soit en méconnaissant les usages, les coutumes qui régissent le commerce des différents pays. Mon honorable ami (M. Fisher) me paraît vouloir établir ici une règle rigoureuse et fixe en ce qui concerne l'exportation des pommes en Angleterre. On devrait s'en rapporter aux exigences du commerce ; lorsque l'exportateur saura qu'une boîte des dimensions ici mentionnées est celle qui convient le mieux à l'exportation des pommes en Angleterre, il saura bien s'en servir sans qu'il soit besoin de loi fédérale pour l'y contraindre.

M. FISHER : J'apprécie comme il convient les observations de mon honorable ami (M. Monk), mais je dois lui faire observer, ainsi qu'au comité, que le principe qu'il vient d'énoncer est diamétralement opposé à l'opinion qui s'est enracinée dans l'esprit des négociants en général. Les empaqueteurs aussi bien que les producteurs de pommes ont jugé nécessaire que les dimensions des colis dont ils se servent fussent spécifiées en termes aussi clairs et précis que possible. La loi dont nous projetons la modification renferme déjà une disposition particulière au sujet de la capacité que doit avoir le plus petit baril dont l'usage est autorisé dans le commerce. On nous demande de faire la même chose à l'égard des boîtes, parce que l'on demande de plus en plus, depuis quelques années, la mise en boîtes des pommes destinées à l'exportation. La loi qu'il fallut établir par rapport aux barils, le même besoin s'en fait sentir en ce qui concerne boîtes. C'est l'usage, dit mon honorable ami, qui nous indiquera la dimension de la boîte dont on devra se servir. Autrefois, c'est l'usage qui faisait loi à l'égard des barils. On expédiait les pommes canadiennes en barils de toutes dimensions : de cette façon, le négociant anglais qui achetait mille ou deux mille barils de pommes ne pouvait savoir combien de livres ou de boisseuax il en devait recevoir. Cela mettait une entrave au commerce des pommes de notre pays. Les négociants d'Angleterre signalèrent le mécontentement que créait cet état de choses, et ceux du Canada reconnurent qu'il serait tout à leur avantage que la dimension des colis fût établie de telle sorte que l'acheteur sût aussi exactement que possible quelle quantité de fruits il allait recevoir, ou que, en tout cas, il n'en devait pas recevoir moins qu'une certaine quantité déterminée ; c'est pourquoi ils demandèrent

que la capacité des barils fût déterminée par une loi spéciale.

Je dois faire observer qu'il ne s'agit pas ici d'un étalon unique, mais de la plus petite dimension que devront avoir les boîtes. L'article 4 de la loi de 1901, que nous voulons amender, renferme des dispositions analogues relativement à la capacité des barils. Nous avons établi une loi définissant le minimum de capacité des barils, parce que les négociants se plaignaient depuis longtemps des dimensions variées des colis. On a remarqué en ces dernières années que les boîtes offrent plus d'avantages que les barils, mais elles varient de grandeur dans toutes les provinces. Le type ici décrit est celui qui se rapproche le plus de la grandeur dont on se sert le plus ; c'est celui que la Colombie-Anglaise a adopté, et il est fort répandu dans la province d'Ontario. C'est encore ce même type qu'ont adopté les exportateurs de pommes qui nous font sur le marché anglais la plus redoutable concurrence, ceux de Tasmanie. C'est pourquoi, après avoir longtemps débattu et délibéré la question, les intéressés ont exprimé le vœu que ce type fût adopté, et c'est sur ce vœu que repose le présent projet de loi. Je n'agis en cette manière que sur la demande expresse des intéressés, et le Parlement devrait, à mon sens, faire droit à cette demande.

Une telle loi, dit mon honorable ami (M. Monk), pourrait peut-être nuire à certains habitants de l'île de Montréal. A cela, je répondrai que la plupart des horticulteurs-fruitiers de cet endroit font partie de l'association des horticulteurs-fruitiers de la province de Québec, qui a demandé l'établissement de cette nouvelle loi. Je pourrais citer les noms de plusieurs personnes qui font partie de cette société, et je n'ai aucun lieu de croire qu'elles ne partagent pas le sentiment de l'association des horticulteurs-fruitiers de la province de Québec. S'ils ne le partagent pas, c'est qu'ils n'ont pas eu le courage de combattre le vœu de l'association contre lequel, si je ne me trompe, nulle voix discordante ne s'est fait entendre. Telles étant les circonstances, je me crois non seulement justifiable, mais tenu, dans l'intérêt du commerce, de déterminer la grandeur à assigner aux boîtes. A la suite d'une longue et complète délibération, nous avons adopté le type ici décrit comme étant celui qui se rapproche le plus de la grandeur moyenne des boîtes dont on s'est servi par le passé.

L'unique raison qui me fait remettre à plus tard la mise en vigueur de l'amendement, c'est que certains fabricants, m'a-t-on dit, ont déjà manufacturé une quantité considérable de boîtes pour l'année prochaine, et qu'un grand nombre de paqueteurs ont encore beaucoup de boîtes commandées pour la saison dernière, mais restées inutilisées, parce que la récolte a déçu leurs espérances ; or, ils voudraient faire servir ces boîtes à la récolte de l'été prochain. Pour cela, force nous est de remettre à plus tard la mise en vigueur de l'amendement. C'est là une concession que nous devions, selon moi, faire au commerce. Mais là où mon honorable ami démontre qu'il ne comprend pas tout à fait la situation, c'est quand il prétend que l'on ne devrait pas déterminer aujourd'hui le type de boîte dont on se servira dans un an d'ici. Une des conditions les plus essentielles du commerce, c'est que les paqueteurs, les fabricants de boîtes et les horticulteurs-fruitiers sachent quelque temps à l'avance quelles devront être les dimensions des boîtes dont on se servira.

M. HENDERSON : La capacité de la boîte sera-t-elle d'environ un boisseau ?

M. FISHER : D'après ceux qui en ont fait le calcul avec le plus grand soin, le contenu de trois boîtes équivaudra exactement à celui du baril dont la description est consignée dans la même loi.

M. HENDERSON : Je n'entends pas discuter la question de savoir si ce type de boîte convient ou ne convient pas ; je tiens plutôt à rappeler au ministre qu'il a promis avant-hier de nous donner le temps de prendre l'avis de nos commettants sur ce sujet. Or, voici qu'il saisit tout à coup la Chambre de la présente résolution. Le procédé me paraît assez cavalier. Je m'étais empressé d'écrire à quelqu'un que je savais en situation de me bien renseigner, mais je n'ai pas encore pu, faute de temps, recevoir les informations demandées. Il me semble que le ministre ne devrait pas agir avec autant de précipitation. Son projet, dit-il, a reçu l'assentiment des horticulteurs-fruitiers. Fort bien; mais j'aimerais connaître le sentiment des horticulteurs-fruitiers du comté que j'ai l'honneur de représenter. Je sais qu'il existe dans ce comté une association chargée de s'occuper de toutes questions de cette nature. J'aurais peut-être tort de combattre le projet de résolution tel qu'il est présentement rédigé ; je voudrais néanmoins savoir d'abord si mes commettants l'approuvent entièrement ou si leur sentiment diffère de celui des associations qui ont renseigné l'honorable ministre. J'ose espérer que mon honorable ami voudra bien ne pas demander l'adoption de sa résolution avant que l'occasion nous ait été donnée de consulter ceux que nous représentons ici.

INGRAM : L'honorable ministre ne fait que reporter ici ce qu'il a déjà fait à propos des barils. Il a fait voter une loi déterminant le minimum de capacité des barils ; voici ce qui en est résulté : le coût du camionnage et du transport par chemin de fer étant le même pour les grands et les petits barils, il arrive que le propriétaire des grands barils se trouve, sur le marché, dans une position plus avantageuse que le propriétaire des petits barils. On a adopté le type du petit baril, parce que les tonneliers le fabriquaient déjà et qu'ils n'entendaient pas changer leur outillage. Le ministre fait

de même à propos des boîtes. Il y en aura de deux ou trois grandeurs différentes, et l'on se heurtera à la même difficulté. Pourquoi les barils et les boîtes ne seraient-ils pas tous semblables ? Tous les négociants se trouveraient ainsi sur un pied d'égalité sur le marché anglais.

M. FISHER : Je remercie l'honorable député de Halton (M. Henderson) de m'avoir rappeler son désir de voir l'étude de cette question renvoyée jusqu'à ce qu'il ait pu prendre langue de ses commettants. C'est un oubli de ma part. Je consens volontiers à ce que l'étude de la résolution soit remise à un jour ultérieur et que chacun puisse se mettre en communication avec ses constituants ou toute autre personne que la question intéresse. Je profite de l'occasion pour inviter ceux qui ont quelque observation nouvelle à faire à en saisir le comité avant la clôture des délibérations.

M. MONK : Voici l'observation que j'ai à faire. Que l'association des horticulteurs-fruitiers ait voté un ordre du jour où elle conseillait l'usage de boîtes de la grandeur mentionnée dans le projet du ministre, c'est chose bien possible, et il est du devoir de mon honorable ami, ce me semble, de porter à la connaissance des exportateurs de pommes le vœu de cette association, ce qui peut se faire aisément par la voie des journaux ou autrement. Mais l'association est-elle allée vraiment jusqu'à demander l'établissement d'une loi spécifiant la dimension de ces boîtes ? Puisque mon honorable ami a bien voulu consentir à la remise à plus tard de l'étude de cette question, je le prierai de vouloir bien aussi déposer sur le bureau de la Chambre les lettres qu'il a reçues de l'association des horticulteurs-fruitiers.

M. OSLER : Les pommes sont-elles toutes expédiées en boîtes de même grandeur ?

M. FISHER : Non. A l'heure qu'il est, il n'existe pas de boîte-type ; d'où il suit que l'on se sert de boîtes de grandeurs diverses. Les horticulteurs-fruitiers et les expéditeurs nous ont demandé de fixer—dans la mesure du possible—la grandeur que devront avoir les plus petites dont on pourra se servir, de sorte qu'il fût interdit d'en utiliser de plus petites encore.

M. OSLER : Est-ce à dire que l'on se servirait de boîtes de différentes grandeurs ?

M. FISHER : On compte, comme la chose s'est vue pour les barils, que lorsque le minimum de grandeur aura été établi, les fabricants de boîtes ou de barils l'adopteront et que les quatre-vingt-dix-neuf centièmes des boîtes seront d'un même type. Toutefois, ceux qui voudront se servir de boîtes ou de barils plus grands seront libres de le faire.

M. BLAIN : J'appellerai l'attention sur certaine observation que fit l'honorable représentant de Prince (M. Lefurgey) lorsque le comité fut saisi de la question à une séance précédente. Cet honorable député a dit qu'une commission avait été instituée aux Etats-Unis pour étudier la question de savoir si les boîtes étaient préférables aux barils et qu'elle s'est prononcée en faveur de ces derniers. Le ministre aurait-il la bonté de s'informer à ce sujet, et de faire part à la Chambre des renseignements qu'il pourra recueillir en l'espèce ?

M. CHISHOLM : Dans le comté que je représente il se perd chaque année une grande quantité de pommes ; cette perte provient de ce que, après avoir été cueillies, les pommes sont mises en tas en attendant qu'elles trouvent l'acheteur qui en fera le triage et les mettra en barils. Comme on a eu beaucoup de peine à se procurer des barils, il est arrivé que de grandes quantités de pommes ont gelé sur place. Les cultivateurs pourraient fabriquer eux-mêmes les boîtes et éviter ainsi le retard et les pertes que leur occasionne le manque de barils. Il importe vraiment que cette question des boîtes soit résolue le plus tôt possible. Je suis persuadé que dans le comté que je représente il s'est perdu l'an dernier pour plusieurs milliers de dollars de pommes, et cela parce qu'il n'était pas permis aux cultivateurs de pourvoir à leurs propres besoins.

Je ferai observer à ce propos qu'il serait bon de charger un plus grand nombre d'inspecteurs des fruits d'aller renseigner les cultivateurs, et qu'il importerait de prendre, sous le plus bref délai possible, des mesures dans le but de prévenir des pertes aussi considérables que celles que j'ai signalées. Si les cultivateurs connaissaient la grandeur et le genre de boîtes qu'il faut, ils seraient bientôt en situation de les fabriquer eux-mêmes. L'établissement d'une boîte type sera aussi utile au commerce indigène qu'à l'exportation, puisque nous avons un vaste marché dans les limites mêmes de notre pays, au Nord-Ouest notamment.

M. FISHER : Je suis enchanté des observations de l'honorable député. La difficulté que l'on éprouve parfois à se procurer des boîtes et des barils provient principalement de l'abondance relative de la récolte ; lorsqu'elle est très grande les fabricants de boîtes et de barils ne peuvent suffire à la demande. Malheureusement, cette abondance varie trop sensiblement d'une année à l'autre. La récolte est parfois très abondante, d'autres fois elle l'est beaucoup moins, de sorte que les fabricants, naturellement peu soucieux de rester avec de grandes quantités de boîtes et de barils en magasin à la fin de la saison, ne peuvent vraiment pas savoir au juste combien ils en doivent fabriquer d'avance.

Mon honorable ami a parlé de leçons à donner aux cultivateurs en matière d'empaquetage ; je dois dire que cette œuvre est déjà commencée. Depuis deux ou trois ans nous déléguons aux expositions tenues dans les régions fruitières un spécialiste qui y effectue l'empaquetage des pommes d'après

la méthode la plus perfectionnée. Nous avons commencé cette expérience depuis l'établissement de la loi concernant les marques des fruits dans le but d'apprendre aux gens la meilleure manière de manipuler leurs pommes et de les mettre eux-mêmes en colis. Que les cultivateurs empaquettent eux-mêmes leurs fruits au lieu de les vendre aux paqueteurs, c'est là une question de commerce et d'industrie à laquelle, selon moi, le minstère devrait rester étranger. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de fournir des renseignements aux gens pour les laisser ensuite conduire leurs affaires à leur gré.

M. MACLEAN : Je ferai observer que si les barils sont rares lorsque la récolte est abondante, il est toujours facile de se fabriquer des boîtes. L'année dernière ou la précédente, les paqueteurs ne purent se procurer les barils dont ils avaient besoin, à cause de la difficulté que l'on éprouve à faire fendre les douves et à les faire sécher : or, la fabrication des boîtes pourrait se faire entièrement, pour ainsi dire, au moment de la récolte.

M. FISHER : Raison de plus en faveur du changement.

(La suite de la discussion est remise à un jour ultérieur.)

ACTE DES CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 36), tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer (M. Fitzpatrick), est lu la seconde fois.

M. l'ORATEUR : Quand la Chambre entend-elle passer à la discussion des articles ?

M. MACLEAN : Je veux bien que ce soit tout de suite, pourvu que le ministre de la Justice nous prévienne un jour ou deux d'avance de la troisième lecture, attendu que j'aurai deux ou trois amendements à proposer.

M. FITZPATRICK : Nous ferions bien, je crois, de les étudier en comité. Certaines dispositions particulières qui se remarquent dans une couple des articles du bill me paraissent valoir la peine d'être discutées.

M. MACLEAN : Je ne suis pas prêt à faire la discussion en ce moment; je le serai mardi.

CODIFICATION DES LOIS.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice pourrait-il me dire où en est rendue la codification des lois ?

M. FITZPATRICK : Elle est presque terminée ; certain article du budget a été laissé en suspens, afin de me donner l'occasion de fournir à ce sujet des renseignements à la Chambre. J'attends le rapport des commissaires et compte que le travail sera terminé au cours de la présente session.

M. A. C. MACDONNELL : Quelles lois sont comprises dans la codification ?

M. FITZPATRICK : Toutes celles des années passées ; nous demandons même l'autorisation d'y ajouter celles qui seront établies au cours de la session actuelle.

DRAWBACKS SUR LA MATIERE PREMIERE ACCORDES PAR LE TARIF AMERICAIN—SUBSIDES.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Je désire appeler l'attention du Gouvernement sur un révolution économique—pour me servir de l'expression du "Canada"—qui s'est produite aux Etats-Unis et dont l'effet se fait sérieusement sentir au Canada ; elle réside dans le changement effectué par les Etats-Unis en ce qui concerne les drawbacks. La "New York Tribune", numéro du dimanche, 4 février, publie la dépêche suivante qui lui est spécialement adressée de Washington le 4 février :

Il résulte de la très importante décision rendue au sujet des drawbacks par l'attorney général Moody, décision dont la "Tribune" a publié le texte dans son numéro du 3 février, que les fabricants américains n'auront plus à payer de droits sur les cuirs, les laines, le bois, en un mot sur toutes les matières premières brutes ou partiellement ouvrées dont ils feront l'exportation.

Je tiens à donner lecture d'un ou deux paragraphes de cette décision. L'attorney général des Etats-Unis a émis l'opinion suivante :

Lorsqu'il s'agira d'exporter un article fabriqué aux Etats-Unis avec de la matière première indigène et de la matière première étrangère pour laquelle des droits auront été payés —et les douaniers sont en situation de reconnaître la matière d'origine étrangère, il leur est loisible de se rendre compte, par l'examen des livres de comptabilité ou autrement, de la quantité ou de la proportion de manière étrangère dont on se sera véritablement servi pour fabriquer cet article d'exportation—l'exportateur aura droit à la remise de quatre-vingt-dix-neuf pour cent des droits payés sur la matière première dont la présence aura été constatée dans l'article façonné.

Tel est le sentiment qui prévaut aujourd'hui à Washington en ce qui concerne tous les articles qui, importés aux Etats-Unis, entrent dans la fabrication des articles destinés à l'exportation. C'est-à-dire qu'un grande révolution s'accuse dans le commerce américain, et cette révolution est d'un intérêt vital pour le Canada. Pour préciser davantage le but que poursuit le Gouvernement je donnerai lecture d'un discours de feu M. McKinley, discours sur lequel l'attorney général des Etats-Unis a appuyé la décision qu'il vient de rendre. Je dois ajouter que cette décision infirme deux autres décisions antérieures et qu'elle est considérée comme

étant finale. Voici un passage du discours que prononçait M. McKinley en 1890 :

D'après les dispositions du bill, tout citoyen américain pourra importer n'importe quel produit, le façonner et faire entrer, s'il le juge nécessaire, de la matière première indigène dans cette fabrication; et lorsque l'article ainsi façonner sera exporté, l'exportateur aura droit à la remise, moins 1 pour 100, de tous les droits payés sur la matière première importée. C'est-à-dire que nous accordons virtuellement le libre-échange aux capitalistes et aux ouvriers de ce pays en ce qui concerne toutes les matières premières étrangères qu'ils façonneront pour les exporter ensuite. Nous n'exigeons pas que l'article soit exclusivement fabriqué avec de la matière première étrangère. Déjà, en vertu de certaines dispositions spéciales des lois et règlements du département du Trésor, l'on peut fabriquer au pays certaines parties de l'article façonné et les y repoindre sans pour cela que l'exportateur soit déchu de son droit au drawback. Ces dispositions, nous en avons étendu la portée, nous les avons libéralisées sous tous rapports, de telle sorte que l'on puisse employer la matière première indigène en même temps que celle de provenance étrangère, tout en laissant l'exportateur bénéficier de la restitution de 99 pour 100 des droits qu'il est tenu de payer sur les produits étrangers destinés à l'exportation; ce qui équivaut, en réalité, à ce que les libre-échangistes et nos adversaires politiques réclament à grands cris, c'est-à-dire à la libre importation de la matière première entrant dans la fabrication des articles destinés à l'exportation. Et si vous tenez à savoir jusqu'à quel point vous pouvez vous rendre maîtres des marchés étrangers, l'occasion s'en offre à vous.

Si le bill est adopté, il réduira à néant l'argument que nos adversaires se sont plu à soulever et que l'on a parfois considéré comme irréfutable—c'est-à-dire que nous pourrions nous emparer de tous les marchés de l'univers si l'on permettait seulement l'entrée libre de la matière première. Nous leur faisons maintenant remise entière, moins un pour cent, de tous les droits sur la matière première et les invitons à se rendre maîtres de tous les marchés du monde.

M. SPRINGER : L'orateur me permettra-t-il de lui demander si les dispositions du bill s'appliquent également aux laines ?

M. McKINLEY : Oui; elles s'appliquent à tout produit importé pour être fabriqué.

Tel est donc le but réel de la politique indiquée par M. McKinley à l'époque de la révision du tarif, en 1890 ; or, cette politique reçoit l'appui de l'attorney général des Etats-Unis, et le secrétaire du Trésor la met en pratique. En effet, le 4 février, ce dernier faisait savoir à tous les percepteurs des douanes que le département du Trésor approuve l'opinion émise par l'attorney général, et que cette restitution de 99 p. 100 des droits devra commencer à se faire sans délai.

Il s'agit ici, je le répète, d'une révolution sérieuse. On veut, ainsi que l'indiquait M. McKinley, s'emparer de tous les marchés du monde. La preuve que cette question nous touche de très près, c'est que la décision rendue au sujet du " drawback " a été provoquée par l'importation aux Etats-Unis d'un produit canadien—notre blé dur n° 1. Appliquée à ce produit, cette loi permettra aux minotiers américains d'importer le blé du Nord-Ouest canadien en payant un droit de 25 p. 100, de le moudre eux-mêmes et, après l'avoir mêlé à de la farine américaine, de l'exporter et de retirer 99 p. 100 des droits qu'ils auront payés pour l'importer.

Voici comment s'est exprimé sur ce sujet M. le secrétaire Shaw, membre du cabinet Roosevelt :

Il est impossible, cela va sans dire, de prévoir l'effet qu'aura cette décision, mais il est vraisemblable que le drawback nous fera vendre à l'étranger plusieurs milliers ou même plusieurs centaines de milliers de boisseaux de blé indigène que, sans cela, nous serions obligés de vendre à vil prix sur notre propre marché, ou que nous ne pourrions peut-être même ne pas vendre du tout. Il n'y a pas d'exagération à dire, je crois, que le drawback augmente de plus de $100,000,000 le chiffre de nos exportations.

Et il cite à l'appui de son assertion le fait que les industriels américains sont en mesure d'accaparer le commerce des locomotives et que, en réalité, ils en sont déjà les maîtres. Le correspondant de la " Tribune ", qui puise évidemment ses informations aux meilleures sources—ce journal est en effet l'organe attitré de l'administration—continue comme suit :

Les fonctionnaires du département du Trésor ne croient pas que le drawback accordé sur le blé dur du Canada ait pour effet de diminuer le chiffre du revenu douanier. A l'heure qu'il est, disent-ils, nous n'importions pas cette céréale——

——assertion que je conteste——

—et la seule chose qui puisse arriver, c'est qu'il se vende une plus grande quantité de notre blé tendre, qui entrera dans la fabrication de la farine que nous exporterons.

Avec ou sans drawback, le meilleur blé indigène reste et continuera de rester au pays. Celui de qualité inférieure, on le mêle au blé canadien pour en faire la farine que demandent les marchés étrangers. Jusqu'à présent, les blés de qualité inférieure ne se sont guère vendus sur notre marché, car, à moins d'être mêlés à du blé dur, ils ne peuvent être convertis en bonne farine de boulangerie.

Les producteurs de blé du Nord-Ouest voient d'un assez mauvais œil l'abaissement du prix des blés de qualité supérieure, et l'on reconnaît qu'ils n'ont pas tout à fait tort. Mais il se récolte aux Etats-Unis beaucoup moins de blé dur que de blé tendre, et l'on estime que si elle nuit peut-être à quelques individus, la remise des droits favorisera néanmoins le plus grand nombre. Les adversaires les plus acharnés du drawback seront certainement les industriels minotiers du Canada. Leur farine, qui s'importe actuellement à Liverpool, à Londres, à Glasgow et à tous les autres marchés importants du Royaume-Uni, trouvera bientôt un rival redoutable en celle qui sortira des minoteries de Minneapolis, de Saint-Paul, de Chicago, de Saint-Louis et autres villes. Si les minotiers des Etats-Unis réussissent, grâce au drawback, à s'emparer une partie notable du commerce actuellement détenu par les fabricants canadiens, nos voisins du nord seront

en présence d'un problème ouvrier des plus sérieux. Si les classes ouvrières se montrent assez puissantes, il se pourrait, disent les fonctionnaires du département du Trésor, que le Gouvernement canadien imposât une taxe d'exportation. Ce n'est, en effet, qu'en ayant recours à ce moyen suprême que l'on empêchera les industriels minotiers des Etats-Unis de s'emparer des marchés transatlantiques.

Tous les efforts des Etats-Unis tendent donc à nous ravir les marchés où nous exportons notre blé dur, le meilleur qui soit au monde. Les blés de qualité inférieure, le sol américain en produit en abondance; mais il ne peut s'exporter que s'il est mêlé au blé canadien. Mais en se procurant notre blé à la faveur du " drawback ", ils projettent de nous ravir le marché dont nous sommes actuellement maîtres. Notre blé dur et la farine que l'on en fait se vendent admirablement et sont de plus en plus recherchés.

Les minoteries canadiennes font un commerce considérable et prospère, et les produits de notre blé destinés à l'exportation sont transportés par les chemins de fer de notre pays ; nos compagnies de transport bénéficient des prix de transport et autres. De son côté, la main-d'œuvre canadienne exécute tout l'ouvrage se rapportant à cette industrie. Mais voici que nous lisons dans les journaux que le gouvernement américain et les minotiers des Etats-Unis se proposent de faire transporter notre blé dans leur pays où ils le moudront et d'où ils l'expédieront, nous privant par là du commerce d'exportation que nous faisons, enlevant ainsi à nos compagnies de chemin de fer le transport de ces produits, et privant nos ouvriers du salaire qu'ils gagneraient en moulant ce blé et en en faisant la manutention. Nos voisins disent qu'il n'y a qu'un seul moyen qui les empêcherait de parvenir à cette fin et qu'ils qualifient de mesure draconienne ; ce serait que le Canada imposât un droit d'exportation sur le blé en question.

L'autre jour, à Montréal, à une réunion du Board of Trade, M. Meighen, président de cette association, faisait une déclaration se rapportant à cette question même. Il disait qu'il y avait danger pour le Canada de perdre ce commerce, et il allait jusqu'à affirmer qu'il était en faveur de l'imposition d'un droit d'exportation sur le blé canadien, droit qui, à son avis, ne devait pas être si général qu'on l'avait demandé, mais qui grèverait le blé canadien qu'on devait mêler au blé américain, dans le but de trouver un marché pour le blé américain de qualité inférieure. Cette question ne se rapporte-t-elle pas à la politique nationale, ne constitue-t-ele pas un péril national que le Gouvernement devrait s'efforcer de prévenir ? Je le crois, et c'est pour cela que j'appelle l'attention de la Chambre sur cette matière importante. Je n'ai pas peur de dire—je parle en mon nom personnel—que je n'hésite pas à me déclarer en faveur d'un droit d'exportation sur le blé qu'on transporte du Canada aux Etats-Unis pour y être moulu, et je crois pouvoir invoquer de bonnes raisons pour cela. La première de toutes, c'est qu'on devrait garder ce travail pour notre main-d'œuvre. En second lieu, je prétends que si l'on moud le blé canadien au Canada même, nous aurons ce qu'on appelle les déchets dont on se sert pour nourrir le bétail. Lorsqu'on exporte le blé, ces déchets vont à l'étranger et on ne les rapporte pas ici ; mais lorsqu'on moud le blé au Canada, on vend le son et les autres déchets aux cultivateurs canadiens, ces derniers s'en servent pour nourrir leurs animaux, pour engraisser et ameublir le sol, et notre population bénéficie de tout cela. Mais si l'on envoie le produit brut à l'étranger le Canada se trouve privé de ses avantages naturels ; on diminue la production du sol, et bientôt notre Nord-Ouest se trouvera dans cette situation où se débattent, aujourd'hui, un grand nombre des états du nord-ouest de la république voisine ; ces derniers ne peuvent produire le blé dur ; j'estime que cela est largement dû à ce que les produits bruts envoie le produit brut à l'étranger, le Canada ont été expédiés dans des pays étrangers, et à ce que ces états ont été privés des déchets qui pouvaient servir à ameublir la terre. Un ministre du Gouvernement a ctuel, qui a fait dernièrement un voyage au Nord-Ouest, a dit, il n'y a pas bien longtemps, à son retour, que sa visite l'avait convaincu que la population de cette partie du pays devait faire un effort suprême, si elle désirait maintenir la fertilité du sol et avoir la maîtrise sur le marché du blé.

On a constaté que la zone productrice de blé se déplaçait dans la direction du nord, c'est-à-dire qu'elle se déplaçait en arrière, et le jour n'est peut-être pas éloigné où nous constaterons que nous n'avons pas assez de blé dur récolté ici pour mélanger avec nos variétés de blé d'un prix moins élevé. Donc, il est de l'intérêt, non seulement des ouvriers canadiens et des capitalistes de notre pays qui ont risqué des fonds dans nos minoteries, mais encore des cultivateurs du Nord-Ouest, qu'on prenne des mesures pour que le blé récolté au Canada soit moulu dans nos propres minoteries. Malgré ce que certains députés ont prétendu, je déclare que le cultivateur canadien du Nord-Ouest bénéficiera de ce " drawback ". Il peut arriver que, pendant un certain temps, il obtienne un prix plus élevé pour son blé, mais je crois qu'à la longue, on constatera que cela n'est pas un avantage, loin de là. L'Ouest canadien doit servir au bien-être de tout le pays, et tous les producteurs de blé, au Nord-Ouest, doivent désirer que l'Est du Canada se développe grâce à ces minoteries, que les ouvriers de l'Est ne soient pas privés de travail et que nos chemins de fer ne restent pas inactifs. Mais le principe d'un droit d'exportation ne se rapporte pas simplement

au blé ; son application a une grande importance quant à un nombre considérable d'autres articles. Ainsi, par exemple, nous avons dans la province d'Ontario, la plus grande quantité de minérai de nickel qui existe dans le monde entier. A l'heure qu'il est, un grand nombre d'ouvriers travaillent ce produit ; à cause des dispositions de nos lois actuelles, et suivant la politique du Gouvernement américain, nous permettons que la matte de nickel, c'est-à-dire le minérai qui a subi le premier procédé de purification, soit exportée aux Etats-Unis pour y être raffinée ; c'est ainsi que pour un dollar de salaire que nous payons aux ouvriers canadiens, nous accordons un salaire de $20 aux ouvriers américains. A mon avis, cela n'est pas travailler dans l'intérêt du pays, et si l'on imposait un droit d'exportation sur la matte en question, nous conserverions celle-ci au Canada où nous pourrions la raffiner. Voilà ce qu'on devrait faire. Quant à notre bois à pâte, nous en exportons actuellement aux Etats-Unis des quantités énormes; ce bois est travaillé dans les moulins à papier américains et nos voisins en font une exportation considérable en Europe. Un droit d'exportation sur ce bois conserverait cette industrie au Canada. L'honorable ministre de l'Agriculture disait l'autre jour qu'il désirait voir l'Angleterre enlever l'interdiction du bétail candien. Je ne partage pas cette opinion, car le but de sa politique est d'expédier sur le marché anglais le bétail maigre du Canada. Aujourd'hui, l'industrie de la ferme prend une nouvelle orientation. Un véritable cultivateur ne cherche pas simplement à récolter le grain et à le vendre ; s'il est sage, il récoltera le grain qu'il lui faut pour nourrir ses bestiaux ; il vendra ces derniers lorsqu'ils seront prêts pour la consommation. S'il comprend bien son affaire, au lieu de vendre le lait de ses vaches, il se servira d'écrémeuses, fera le beurre lui-même et se servira du lait écrémé pour nourrir ses porcs, ses poules ; il augmentera ainsi ses profits. Le même principe s'applique encore à un grand nombre d'autres industries, et la tendance générale est de préparer, au Canada même, un produit qu'on peut consommer immédiatement. Si nos cultivateurs pouvaient nous offrir ces produits grâce auxquels ils réaliseraient des bénéfices plus grands et fourniraient du travail à notre main-d'œuvre, ils devraient le faire.

Passons maintenant à une autre question. Je lisais, ce matin, une petite brochure de M. McNicholl, de Toronto, qui traite du grand développement des puissances hydrauliques du Niagara. D'après la loi de la province d'Ontario, ceux qui sont prêts à détourner l'énorme développement d'énergie électrique des chutes, peuvent exporter 50 pour 100 du produit de leur industrie aux Etats-Unis, de sorte que l'énergie fournie du côté canadien des chutes doit, en vertu de la loi dont je viens de parler, passer au côté américain, où l'on s'en sert pour fonder des établissements industriels immenses. Un droit d'exportation sur l'énergie électrique mettrait fin à cet état de choses. C'est une autre preuve que la nouvelle politique adoptée par le gouvernement américain a pour but d'encourager le commerce. Je dis que le temps est venu, pour nous, Canadiens, surtout depuis que nous avons adopté la politique nationale, de réserver le marché canadien à l'industrie canadienne, et notre travail à nos ouvriers mêmes. A cause de la nouvelle politique des Etats-Unis, nous pouvons être mis dans l'obligation d'adopter, et dans une large mesure, le principe des droits d'exportation. On a suivi cette règle, et avec grand succès, dans la province d'Ontario, quant au bois débité. Il n'y a pas bien longtemps, nous exportions tout ce bois ; nous le remorquions à travers le lac jusqu'aux scieries du Michigan, où on le débitait ; les ouvriers américains de même que l'industrie et le capital américains, réalisaient de grands profits de ce chef. Mais, à la suite d'une agitation qui s'est développée dans cette province, un changement s'est opéré et l'on a adopté une loi décrétant que tout le bois non équarri, coupé sur les terres de la couronne, devait être ouvré dans les scieries canadiennes.

Tous les jours, on entend des propositions semblables. Notre population étudie ces questions, et c'est pour donner au Gouvernement une idée de ce qui se passe, et pour permettre au peuple de ce pays qui se trouve intéressé dans cette nouvelle législation américaine d'exprimer ses vues, que je signale cette loi à l'attention publique, aujourd'hui. Le Gouvernement a annoncé au pays qu'il allait nommer une commission pour s'enquérir des questions fiscales. J'espère que les pouvoirs de ces commissaires seront assez étendus pour leur permettre de s'enquérir de ces sujets et d'examiner à fond jusqu'à quel point le nouveau régime du drawback adopté par les Etats-Unis atteindra le commerce canadien. Lorsque la commission aura constaté combien cette loi est étendue dans ses dispositions, elle se trouvera intéressée au plus haut degré. Il n'y a pas jusqu'au commerce de chaussures qui ne soit visé par cette législation, car les Etats-Unis ont fait cette règle si large que, non seulement le cuir, mais encore les chaussures fabriquées avec du cuir provenant de peaux importées se trouvent à tomber sous l'empire de cette loi. Celle-ci s'applique encore aux lainages qu'aux Etats-Unis on fabrique de laine importée ; ces produits feront concurrence aux tissus canadiens. Il en est ainsi de tout le commerce d'exportation. Aussi, lorsque le Gouvernement s'occupera de cette question, il constatera qu'il lui faudra non seulement étudier la revision du tarif au point de vue des droits imposés par la loi des douanes, mais qu'il devra encore étudier la question du drawback; le seul moyen de lutter contre ce nouveau régime adopté

par les Etats-Unis, c'est, probablement, d'avoir recours à l'imposition d'un droit d'exportation.

Ces jours derniers, je lisais dans un journal qu'on invoquait contre l'imposition de ce droit l'argument que voici : à Londres, on installe les plus grandes minoteries du monde entier, afin d'y moudre notre blé, et l'on m'a demandé : Imposeriez-vous un droit d'exportation sur le blé qu'on transporte en Angleterre pour être moulu à Londres ? Oui. Des minoteries considérables seraient aussi avantageuses à la mère patrie qu'au Canada, si elles étaient installées au lac des Bois. Si nous pouvons moudre notre au Canada même, et donner de l'ouvrage à nos ouvriers, tout en conservant la moulée et le son pour l'engrais de notre bétail, nous devrons le faire. Cela est possible sans que nous causions le moindre préjudice aux cultivateurs des territoires du Nord-Ouest. On va crier sans doute que nous allons causer du tort à cette partie de notre population. Mais si nous soulevons cette question comme je le fais aujourd'hui, ceux qui représentent cette industrie auront l'occasion soit maintenant, soit plus tard, de la discuter et de faire connaître leur avis. Je suis convaincu que le peuple canadien demandera, dans le but de préserver notre commerce d'exportation et de conserver nos droits contre cette politique nouvelle et révolutionnaire des Etats-Unis, de faire quelque chose et de ne pas tarder à opérer cette réforme. C'est uniquement dans le but de soumettre cette question au Parlement et au pays que j'ai saisi cette occasion de la soulever ici. J'aurais donné avis de mon intention, mais j'ai eu connaissance, il y a à peine quelques instants, de ce que disait ce journal de Montréal, sous le titre que j'ai indiqué. Je parle en mon nom personnel. Après une étude sérieuse des tendances du commerce dans ce pays et ailleurs, on se convainc facilement que le peuple américain, les minotiers et les industriels des Etats-Unis, appuyés par un gouvernement des plus progresseurs et des plus actifs, par un gouvernement qui est protectioniste dans son essence ont causé dans le commerce une révolution qui peut avoir son effet sur nos intérêts les plus essentiels.

M. G. H. PERLEY (Argenteuil). Monsieur l'Orateur, sans discuter le fond de la question soulevée par mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean), je veux corriger une affirmation qu'il a faite et que je ne voudrais pas voir consignée dans les "Débats." Il a dit que la province d'Ontario avait imposé un droit d'exportation sur le bois débité. Cela n'est pas conforme aux faits, car la province d'Ontario n'a pas le droit d'imposer pareil droit. Ce qu'a fait le gouvernement de cette province, ça été d'inscrire dans ses règlements une disposition d'après laquelle le bois débité coupé sur les terres de la Couronne devait être ouvré dans Ontario. Il va de soi qu'un simple particulier qui a du bois sur sa concession forestière, a le droit de couper ce bois et de l'exporter, s'il le juge à propos. J'ai voulu donner cette explication, parce qu'aux Etats-Unis on a soulevé la question de savoir si cela ne constituait pas un droit d'exportation suivant l'interprétation donnée à la loi américaine.

M. W. F. MACLEAN : Il s'agit d'un "lapsus linguœ," car je comprends cette question de la même façon que mon honorable ami d'Argenteuil, si j'en juge d'après l'explication qu'il nous a donnée. Il s'agit d'une loi de la législature d'Ontario se rapportant aux permis de couper du bois sur le domaine public, mais cette loi a eu l'effet désiré.

LA CRISE POLITIQUE A QUEBEC.

M. J.-E.-E. LEONARD (Laval). Texte : Monsieur l'Orateur, depuis quelques jours les journaux du pays publient toutes sortes de rumeurs d'après lesquelles il y aurait une crise dans le cabinet de Québec, et que trois ministres auraient démissionné.

"Le Journal" de ce matin annonce que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur aurait été chargé par le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) d'aller porter à Québec un message de paix. Voici comment il s'exprime :

Québec, 8 février.—L'honorable M. Brodeur, ministre de l'Intérieur, et le sénateur Dandurand sont arrivés à Québec, ce matin, apportant d'Ottawa un message de paix de la part du gouvernement fédéral. MM. Brodeur et Dandurand, comme représentants du gouvernement d'Ottawa, ont eu une conférence avec les honorables MM. Gouin et Turgeon, d'une part, et les honorables MM. McCorkill et Archambault, représentant le premier ministre, M. Parent, d'autre part.

L'honorable M. Brodeur a délivré son message de la part de sir Wilfrid Laurier et de ses collègues du ministère, message qui expose un programme de réconciliation.

Je regrette que l'honorable premier ministre ne soit pas à son siège en ce moment, mais peut-être que l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) est au fait de ce qui se passe. J'aimerais beaucoup savoir,—et sur ce point, ma curiosité est partagée par un grand nombre de députés de cette Chambre—j'aimerais savoir de l'honorable ministre si réellement l'honorable M. Brodeur a été chargé par le Gouvernement ou par le premier ministre, d'aller régler le différend qui sévit à Québec depuis quelques jours, et si le gouvernement a reçu quelque communication du ministre du Revenu de l'intérieur, à ce sujet.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami comprend, sans doute, combien je serais désireux de satisfaire sa curiosité. Malheureusement, l'honorable M. Brodeur est absent de la Chambre. J'ai tout lieu de croire qu'il sera ici ce soir.

Si mon honorable ami veut bien renouveler sa question, je crois que le ministre du

Revenu de l'intérieur sera en mesure de lui répondre.

M. LEONARD : A-t-il été chargé d'aller à Québec porter un message de paix ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami aura la réponse directement du ministre intéressé, et non pas des cancans de journaux auxquels il attache tant d'importance.

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

M. PATERSON : Si l'honorable député (M. Foster) veut bien y consentir, nous allons discuter le budget du ministère du Commerce, en commençant par les subventions accordées aux compagnies de navigation.

M. FOSTER : Il était entendu, je crois, que nous discuterons le budget du ministère des Travaux publics. Ainsi que l'honorable ministre le constate, il est très incommode pour nous, lorsque nous comptons que le ministre va soumettre une catégorie de crédits, d'être obligés d'en discuter d'autres.

M. PATERSON : Si vous êtes prêts à discuter le budget du ministère des Travaux publics, c'est bien. Je croyais que vous attendiez le rapport.

M. FOSTER : Nous sommes prêts à continuer l'examen de ces crédits d'après l'entente conclue, si cela convient à l'honorable ministre intérimaire des Travaux publics (M. Hyman). Son rapport a été déposé aujourd'hui.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Oui.

Musée Victoria et autres édifices, $250,000.

M. HYMAN : Ce crédit de $250,000 se rapporte à la construction du musée Victoria. On a adjugé l'entreprise ; cet édifice sera construit sur le terrain connu à Ottawa sous le nom de propriété Stewart, que nous avons acheté à cette fin, il y a environ deux ans. On trouvera dans ce bâtiment tous les spécimens se rapportant à la géologie, à l'histoire naturelle et à l'ichtiologie que l'Etat possède. La galerie des arts y sera aussi installée. Ces différentes collections sont actuellement entassées dans différents endroits qui ne conviennent aucunement à la destination qu'on leur attribue. On a adjugé cette entreprise à M. George Goodwin, d'Ottawa, pour la somme de $950,000. Outre ce montant, on a estimé les autres dépenses comme suit : appareils de chauffage, $50,000; installation de la lumière électrique, $60,000; ameublement, environ $100,000, ce qui, avec l'allocation ordinaire pour les dépenses imprévues, porte le coût total de cet édifice à environ $1,250,000, d'après l'estimation faite par l'architecte.

M. INGRAM : Avant de discuter aucun des item se rapportant au ministère des Travaux publics, je demanderais à l'honorable ministre s'il n'y a pas un rapport de son département postérieur à celui que j'ai ici et qui se termine au 30 juin 1903.

M. HYMAN : J'ai devant moi un rapport que j'ai déposé sur le bureau de la Chambre, cet après-midi, et qui se termine le 30 juin 1904. C'est avec plaisir que je le communiquerai à l'honorable député.

M. BLAIN : Quand cet édifice sera-t-il terminé ?

M. HYMAN : On a accordé à l'entrepreneur quatre ans pour exécuter cet ouvrage.

M. BLAIN : L'honorable ministre ne trouve-t-il pas que ce montant est bien considérable——

M. HYMAN : Il n'y a pas de doute là-dessus.

M. BLAIN :——pour être dépensé de cette façon ? Il est beaucoup plus élevé que celui qu'on se proposait de consacrer à cette entreprise, lorsque les plans ont été préparés d'abord. Ces plans ont-ils été terminés complètement par l'architecte du ministère ?

M. HYMAN : Ils ont été préparés par les fonctionnaires du ministère.

M. SPROULE : Combien a-t-on reçu de soumission ? L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître le montant de chacune des soumissions ?

M. HYMAN : Nous avons reçu pour cet édifice cinq soumissions dont les montants varient de $950,000 à $1,349,500. Voici ces soumissions :—

Geo. Goodwin, $950,000 (acceptée).
Holbrook et Sutherland, J. C. Low, $1,239,000.
Stuart et O'Leary, $1,319,314.
Sullivan et Langdon, 1,349,500.

M. SPROULE : L'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaires, alors ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas eu des délais ou difficutlés, avec M. Goodwin, lorsqu'il s'est agi de signer le contrat ? Comment tout cela s'est-il terminé ?

M. HYMAN : Il y a eu des retards dans la signature du contrat, mais on n'a pas fait d'arrangement nouveau. Le ministre a immédiatement averti M. Goodwin que l'entreprise lui avait été accordée par décret officiel. M. Goodwin a retardé quelque peu à signer le contrat, mais on n'a conclu aucun arrangement nouveau et l'on n'a modifié en rien les conditions de l'entreprise.

M. INGRAM : Quand cet item a été soumis à la Chambre, le 24 mars 1904, on a déclaré qu'une partie de ce crédit servirait à la construction d'un bureau à l'épreuve du feu ainsi que d'autre bâtiments. Où en est rendu l'ouvrage en question dont le crédit de $170,000 devait payer en partie le coût ?

M. HYMAN : Je suppose qu'il s'agissait du bâtiment contenant les archives et à propos duquel nous avons adopté un crédit, l'autre jour. J'ai alors fourni toutes les explications possibles. Cet édifice s'élèvera sur l'immeuble appartenant à l'Etat et situé en arrière de l'Imprimerie nationale.

M. INGRAM : Sur ce crédit de $170,000 on a consacré $73,500 pour payer le coût d'achat de la propriété Stewart ; le reste, a-t-on dit, devait servir à la construction d'un bureau à l'épreuve du feu. On n'a fourni aucune explication quant à l'endroit où ce bâtiment devait s'élever, et nous n'avons plus entendu parler de cette entreprise depuis. De ce crédit de $950,000 dont parle l'honorable ministre, pas un sou ne sera consacré à ce bureau ; il s'agit simplement du musée Victoria.

M. HYMAN : Le premier item de ce crédit : "édifice des archives du Dominion", est consacré à la construction d'un bâtiment à l'épreuv du feu. Cet item se trouve dans une autre partie du même crédit.

M. INGRAM : Quel rapport y a-t-il entre ce crédit et celui de $1904 ?

M. HYMAN : Celui indiqué dans un seul item, l'item 115.

M. INGRAM : Cet item comprend ces deux crédits ?

M. HYMAN : Oui, l'item que nous discutons maintenant n'est qu'une partie de ce crédit.

M. FOSTER : Quelle espèce d'édifice sera-ce ? Quels matériaux entreront dans sa construction ? A mon avis, lorsqu'il s'agit d'un édifice de cette dimension et qui doit coûter aussi cher, on devrait fournir certaines explications. Ce serait agir en aveugle, en vérité, que de s'engager dans une dépense de plus d'un million de dollars, sans même voir les plans de l'édifice projeté. Je ne suis pas un expert—et c'est peut-être aussi le cas pour un bon nombre de membres de la gauche, mais il est toujours bien juste de demander qu'un dessin quelconque de cet édifice ou d'autres détails qui nous donneront une idée du bâtiment qu'on se propose d'ériger, soient fournis à la Chambre.

M. HYMAN : J'aurai plaisir à déposer un plan de cet édifice sur le bureau de la Chambre. Je crois avoir un dessin de ce bâtiment qui, peut-être, donnera plus que tout autre détail, une idée plus complète de l'édifice projeté. Je pourrai le déposer sur le bureau de la Chambre, demain.

M. FOSTER : Quels renseignements le ministre a-t-il à donner relativement aux matériaux, aux dimensions et à la forme générale de ce bâtiment ?

M. HYMAN : Cet édifice mesure 420 pieds de long. Le corps principal aura 219 pieds de long et 53 pieds de profondeur ; il y aura à chaque extrémité une aile mesurant 54 pieds par 143 pieds et 6 pouces. Le bâtiment comprendra aussi une tour de 58 pieds de hauteur. L'édifice sera à quatre étages avec rez-de-chaussée et sous-sol. La tour, cela va sans dire, aura un étage de plus et un comble supplémentaire. La hauteur totale à partir du sol sera de 106 pieds et de 220 pieds jusqu'au sommet de la tour. Les murs seront en pierre. Nous avons l'intention de nous servir de la pierre de la pointe Nepean, ainsi qu'on l'a fait pour les édifices du Parlement. Les garnitures seront en pierre brune. La toiture sera faite de matériaux incombustibles.

M. HAGGART : Cet édifice sera-t-il à l'épreuve du feu ?

M. HYMAN : Oui. Les planchers seront tous en ciment.

M. INGRAM : Pourquoi l'honorable ministre a-t-il changé les dimensions de cet édifice? Quand il a demandé ce crédit pour la première fois, mon honorable ami a dit que le corps principal devait avoir 208 pieds de long et que les ailes mesureraient 126 pieds.

M. HYMAN : Je suppose qu'alors tous les plans de l'édifice n'étaient pas prêts.

M. FOSTER: Quel est la disposition générale de l'intérieur?

M. HYMAN. Il est bien difficile d'en donner une description

M. FOSTER : Cela démontre la nécessité d'avoir devant nous les plans et dessins quand on discute ce crédit.

M. HYMAN : L'honorable député comprend qu'il est impossible d'apporter ici tous les plans de cet édifice.

M. FOSTER : Mais il nous faudrait quelques explications. La Chambre ne connaît rien de ce qui se rapporte à cet édifice. Tout est bien parfait dans la tête de l'architecte et dans l'esprit du ministre, mais on ne saurait espérer que la Chambre vote un crédit aussi considérable sans voir un plan ou un dessin quelconque. Des employés de la Chambre peuvent quelquefois donner des conseils utiles. Quoi qu'il en soit, la Chambre vote l'argent et nous aimerions avoir le plus complet possible un aperçu de ce que le Gouvernement se propose de faire.

M. HYMAN : L'aile de l'est du rez-de-chaussée à l'attique sera occupé par le musée des pêcheries et la galerie des arts. L'amphithéâtre contiendra la chambre des fournaises au rez-de-chaussée. La salle de lecture et la galerie se trouveront au-dessus, et la librairie de la commission géologique se trouvera au dernier étage. A l'exception de la tour, de la salle principale et de l'amphithéâtre, l'édifice sera divisé comme suit : au rez-de-chaussée et au deuxième seront des bureaux ; l'entresol, le premier et le troisièmes étages seront divisés en quatre grandes salles de musée.

M. FOSTER : A qui serviront ces bureaux ?

M. HYMAN : A la commission géologique. Je déposerai demain un croquis de cet édifice qui nous permettra de saisir en somme tous les détails désirés.

M. FOSTER : A-t-on vu à trouver de l'espace pour toutes les collections qui se trouvent dans l'ancien musée ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : J'imagine que ces collections, bien que considérables, ne feront qu'augmenter tous les ans, et c'est pour cela qu'à mon avis, on devrait voir à préparer d'avance de nombreusese salles supplémentaires.

M. HYMAN : Le ministère, en étudiant cette question, a considéré qu'ayant à sa disposition ce nouvel édifice et pouvant y installer convenablement toutes ces collections, il devait aménager des salles pour recevoir les spécimens que nous avons maintenant, et ceux que nous devrons probablement ajouter à nos collections de jour en jour et qui dépasseront en nombre ceux que nous avons maintenant.

M. FOSTER : Quelle superficie occuperont les collections actuelles, distribuées d'après ce nouveau plan?

M. HYMAN : Je ne connais pas exactement le nombre de pieds carrés de la superficie de cet édifice.

M. FOSTER : Comment l'achat de la priété s'est-il opéré ? Par l'intermédiaire d'un agent ?

M. HYMAN : Si je ne me trompe, ce terrain a été acheté à l'encan, à une vente opérée par un maître des requêtes à la chancellerie.

M. FOSTER : Dans ce cas, on n'a pas payé de commission ?

M. HYMAN : Nous avons payé une commission à Tackaberry.

M. FOSTER : Pourquoi ?

M. HYMAN : On devait lui payer une commission s'il trouvait un terrain.

M. FOSTER : Qui a payé cette commission ? L'a-t-on déduite du prix d'achat ou ajoutée à ce prix ?

M. HYMAN : Je suppose qu'à toutes fins nous l'avons payée, bien que, lorsque cette propriété a été mise en vente par le bureau de la chancellerie, le prix demandé pour ce terrain était de $75,000 ; le ministère a acheté cette propriété à un prix assez bas pour payer cette commission.

M. FOSTER : Le ministère a-t-il pour habitude généralement, quand il veut acheter des terrains pour y construire des édifices publics, de retenir les services d'un courtier et de lui payer une commission ?

M. HYMAN : Oui, dans un grand nombre de cas, et les immeubles en question doivent être achetés de cette manière. Durant le court espace de temps que j'ai passé à la tête de ce ministère, j'ai éprouvé beaucoup de difficultés à me procurer les terrains voulus. Dès qu'on apprend que l'administration cherche un terrain, on essaie d'augmenter le prix des immeubles. Il nous faut donc nécessairement employer un agent pour nous faire donner une promesse de vente. Je reconnais que, dans certains cas qui m'ont été soumis, le montant de la commission m'a paru bien considérable ; on doit, cependant, se rappeler qu'en retenant les services d'un agent, le ministère s'est trouvé à acheter telle ou telle propriété à un prix beaucoup moins élevé que celui qu'il aurait dû donner autrement. J'ai cherché, dans toutes ces questions, à traiter avec les agents d'après la manière qu'aurait suivie tout homme dans les affaires.

M. FOSTER : Je crois que cela est raisonnable dans la plupart des cas et que, probablement, l'honorable ministre obtient ces terrains à un prix beaucoup moins élevé, s'il retient les services d'un agent, à condition, toutefois, qu'avant que son agent se mette à l'œuvre, il ne fasse pas connaître qu'il cherche à acheter tel ou tel immeuble. Je conçois qu'une nouvelle de ce genre se répande bientôt dans une ville comme Ottawa, et que ceux qui ont des terrains convenables découvrent bientôt que le gouvernement se trouve au fond des négociations et considèrent les agents comme des intermédiaires opérant pour le compte de l'Etat.

Quels sont les autres emplacements sur lesquels le département s'est fait donner une promesse de vente ?

M. HYMAN : Je ne sache pas qu'on ait obtenu d'autres droits de priorité : mais on a discuté les avantages qu'offraient plusieurs autres terrains. L'un de ceux-ci se trouvait précisément celui que Gouvernement a acheté depuis, pour y construire la Monnaie, c'est-à-dire pour prolonger notre édifice de l'avenue Mackenzie. Il y avait encore la propriété de la succession Bronson, qui fait face au chemin public.

M. FOSTER : La façade de cet édifice se trouvera au pied même de la rue ?

M. HYMAN : Oui, ce bâtiment se trouvera construit de telle façon que sa façade se trouvera sur la rue Metcalfe.

M. BLAIN : Il s'agit d'une entreprise de $950,000 et qui, lorsqu'elle sera terminée, coûtera $1,250,000. Cela signifie que l'honorable ministre devra avoir affaire à six ou sept entrepreneurs avant que cet édifice soit terminé. On estime que l'installation de la lumière électrique coûtera environ $50,000 : l'honorable ministre recevra des soumissions pour cet ouvrage. Ne vaudrait-il pas mieux qu'il eût un plan embrassant tout cela et qu'il demandât des

soumissions pour l'édifice et son aménagement complet, plutôt que de traiter avec un certain nombre d'entrepreneurs distincts ? Les avis demandant des soumissions pourraient être envoyés par tous le pays. Cela serait de nature à encourager la concurrence et les sous-entrepreneurs devraient alors traiter avec les premiers entreprenurs au lieu d'avoir affaire au Gouvernement.

M. HYMAN : Cela serait impossible. On ne pourra installer des appareils de chauffage et d'éclairage électrique que dans plusieurs années. Le ministère n'a pas pour habitude de demander des soumissions pour l'installation d'appareils de chauffage, tant qu'un édifice public ne possède pas sa toiture complète ; et je ne crois pas qu'un entrepreneur se soucie de soumissionner pour l'installation de la lumière électrique, lorsqu'il ne pourra commencer son ouvrage que dans deux ans au moins après la date de sa soumission. Personne ne voudra escompter le coût de la main-d'œuvre et celui des matériaux aussi longtemps d'avance.

M. BLAIN : Quand mon honorable ami a estimé à environ $50,000 le coût d'installation de l'électricité, il a dû avoir fait des calculs pour baser son estimation. Quant à prévoir l'avenir, il doit comprendre que si la construction de cet édifice dure quatre ou cinq ans, l'entrepreneur devra l'escompter encore plus, tout comme le ferait celui qui se chargerait de l'installation électrique. Si un entrepreneur peut agir ainsi dans le cas d'un ouvrage dont le coût est de $950,000, à plus forte raison peut-il faire des calculs, lorsqu'il s'agit d'une entreprise dont le coût s'élève à $50,000. La coutume ordinairement suivie par tout le pays, lorsqu'il s'agit d'accorder des entreprises pour des bâtiments, consiste à demander à un entrepreneur ou à une compagnie de soumissionner pour tout ce qui concerne la construction et l'aménagement de ces bâtiments ; celui qui fait construire se trouve à ne traiter qu'avec un seul entrepreneur. Le trésor public réaliserait des économies, si l'honorable ministre voulait adopter la coutume suivie maintenant, au lieu de s'en tenir à l'ancienne pratique, lorsqu'il s'agit de la construction d'édifices publics.

M. LENNOX : En disant qu'il n'est pas opportun d'engager le Gouvernement à payer tel ou tel prix pour l'installation de la lumière électrique, l'honorable ministre a-t-il tenu compte du fait possible qu'il pouvait y avoir un changement d'ici à deux ans dans les conditions de l'entreprise ?

M. HYMAN : J'ai dit qu'il serait presque impossible, vu que cet édifice ne sera terminé que dans quatre ans, de conclure maintenant des arrangements pour l'installation des appareils de chauffage ou d'éclairage électrique. Il y a une grande différence entre conclure un marché pour la construction d'un édifice et devenir partie à un marché se rapportant à l'éclairage et au chauffage de ce bâtiment. L'entrepreneur chargé de la construction achètera immédiatement tous les matériaux dont il a besoin, et il peut, à l'heure qu'il est, calculer les prix qu'il lui faudra paver pour tout ce qui doit entrer dans cet ouvrage ; mais il ne s'occupera pas d'acquérir, aujourd'hui, pour un travail qu'il ne devra exécuter que dans quatre ans, les matériaux nécessaires au chauffage et à l'éclairage. J'ai acquis beaucoup d'expérience personnellement dans la construction des bâtiments, et je ne puis me rappeler un seul cas où j'aie demandé des soumissions pour tout cela, dans une seule et même entreprise. La coutume suivie consiste à demander des soumissions pour la construction du bâtiment lui-même, puis, lorsque ce dernier est à peu près terminé, de demander d'autres soumissions pour son aménagement.

M. LENNOX : Il peut y avoir beaucoup de bon dans ce que l'honorable ministre dit, mais le ministère devrait être d'accord avec lui-même. Si je ne me trompe, mon honorable ami a dit que, vu les changements possibles dans les conditions de l'entreprise, il ne serait pas opportun pour le ministère de s'engager à payer des prix fixés maintenant.

M. HYMAN : Je n'ai pas même laissé entendre cela. Ce que j'ai déclaré, c'est qu'on hésiterait à entreprendre maintenant un ouvrage qui devra n'être exécuté que dans deux ans.

M. LENNOX. Si les paroles de l'honorable ministre veulent dire quelque chose, elles doivent signifier qu'en nous engageant maintenant les prix seront plus élevés, parce que dans quatre ans les conditions seront peut-être changées ; c'est-à-dire que si l'on demande à l'entrepreneur de fixer ses prix aujourd'hui, il devra se prémunir contre tous les risques et il exigera peut-être plus qu'il exigerait autrement. De sorte qu'en retardant, en surveillant les événements, et en mettant à profit les améliorations qui se produiront dans l'intervalle dans l'électricité, nous obtiendrions des prix plus bas et des conditions plus avantageuses. C'est très possible ; c'est même très probable. Mais s'il en est ainsi, j'appellerai l'attention de l'honorable ministre sur les prétentions émises par d'autres membres du cabinet, surtout au sujet du contrat P. Davis. Lorsqu'il s'est agi de fixer les prix et conditions avec M. Davis, bien que l'électricité fût plus dans l'enfance qu'aujourd'hui, si je puis employer cette expression, et que les développements qu'elle était en voie de subir dussent faire diminuer le prix de revient, le Gouvernement engagea l'Etat à payer les mêmes prix pendant quatre-vingt-quatre ans. Ce qui est bon dans un cas devrait l'être dans l'autre, et si les prétentions du Gouvernement aujourd'hui sont justes, celles qu'il a alléguées au sujet de l'entreprise Davis ne l'étaient pas. Je ne veux pas discuter ce point, mais je le mentionne seulement comme exemple.

Le Gouvernement aura peut-être le plaisir, comme il l'a eu l'année dernière de m'entendre discuter cette question d'ici à la fin de la session.

M. BLAIN : Le ministre prétend qu'il a adopté la méthode moderne d'adjuger les travaux de ce genre ; mais je lui ferai remarquer que lorsqu'on a voulu tout récemment construire à Montréal des édifices très modernes, on a donné toute la construction à l'entreprise d'un seul coup, bâtiment, appareils d'éclairage et de chauffage.

M. FITZPATRICK : Quel édifice?

M. BLAIN : Celui du Board of Trade.

M. MONK : C'est comme cela que l'on fait toujours.

M. FITZPATRICK : Non. La gare du Pacifique n'a pas été construite de cette manière.

M. MONK : Exactement de la même manière.

M. FITZPATRICK : Pas du tout ; j'en sais quelque chose.

M. BLAIN : Lorsque le Gouvernement a fait construire dans la ville de Montréal des hangars qui ont coûté dans les $3,000,000, n'a-t-il pas accordé toute l'entreprise en bloc et l'entrepreneur ne s'était-il pas engagé à livrer les bâtiments prêts à être occupés.

M. MONK : Certainement. C'est M. Peter Lyall qui était l'entrepreneur.

M. BLAIN : Tout le monde sait que le meilleur temps pour poser des appareils de chauffage et d'éclairage dans un édifice qui va coûter un million et un quart, c'est pendant sa construction. C'est la méthode la plus économique, la plus moderne et celle qui est toujours suivie maintenant. Mais le Gouvernement veut aujourd'hui, après avoir adjugé des travaux pour $950,000 à un entrepreneur, pouvoir demander de nouvelles soumissions, et donner à d'autres amis l'entreprise de l'installation de l'électricité. On adjugera ensuite à d'autres le posage des appareils de chauffage. Et ainsi de suite. Cette méthode peut apporter des avantages politiques, mais je ne crois pas qu'elle soit dans l'intérêt du trésor public ni que les électeurs l'approuvent.

M. HYMAN : Mon honorable ami (M. Blain) doit savoir que ce sont les commissaires du port du Montréal qui ont fait construire les hangars dont il parle, et comme je suppose qu'il veut être juste, il admettra qu'il y a une grande différence entre l'éclairage de hangars en fer, et l'éclairage d'un édifice dans le genre de celui dont nous nous occupons présentement.

Mon honorable ami dit que le but du Gouvernement en séparant ces entreprises est de favoriser un plus grand nombre d'amis. Mais il sait bien que le Gouvernement demande toujours des soumissions pour des travaux de ce genre. Les demandes de soumissions sont publiées dans les journaux, et tout le monde peut soumissionner. Je dois aussi me laisser guider dans ces questions par l'architecte en chef du ministère des Travaux publics. Il a l'expérience de ces choses, et il m'assure que le plan que nous avons adopté d'accorder l'entreprise du bâtiment d'abord et de l'aménagement ensuite est entièrement dans l'intérêt public. Il est clair que je ne pouvais refuser de suivre les avis de l'architecte en chef dans une question de ce genre, à moins d'être fermement convaincu qu'il se trompait.

M. INGRAM : Ce n'est pas la question, du moins en ce qui me concerne. A chaque session on nous entraîne à voter certains crédits en nous donnant des renseignements que l'on découvre plus tard être inexacts, et si la Chambre pouvait, tout d'abord, juger du coût total d'une entreprise, elle ne s'y engagerait peut-être pas. L'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland), que l'honorable député (M. Hyman) remplace, en qualité de ministre intérimaire, a promis à la Chambre qu'à l'avenir avant de nous demander de voter de l'argent pour des travaux quelconques, il donnerait une estimation du coût total de l'entreprise. Mais l'honorable ministre faisant fonction dit qu'il ne veut pas être lié par cet engagement, et il veut rester libre, afin de pouvoir d'année en année venir demander les sommes dont il croira avoir besoin pour terminer les travaux commencés. Je condamne cette manière de procéder, et je crois que la Chambre a de bonnes raisons pour la condamner comme moi. Nous sommes à la première session d'une nouvelle législature, et le Gouvernement devrait nous dire quelle sera sa politique pour l'avenir à ce sujet.

Pendant les dernières élections le pays a été témoin d'un état de choses réellement alarmant. Nous avons entendu des candidats libéraux déclarer qu'ils avaient réussi à obtenir de fortes sommes qui seraient dépensées dans le comté dont ils demandaient les suffrages. Je crois que l'honorable député lui-même (M. Hyman) s'est rendu coupable de cette faute. Mon adversaire se vantait devant les électeurs d'avoir obtenu plusieurs milliers de dollars pour des travaux dans le comté. Mais le budget que j'avais étudié avec soin ne faisait aucune mention de ces crédits, ce qui n'empêchait pas mon adversaire d'affirmer qu'il avait obtenu des milliers de dollars pour le comté. Nous voulons mettre fin à cela. Lorsque le Gouvernement nous demandera de l'argent pour des travaux publics, nous voulons savoir quel en devra être le coût, afin que nous puissions voter l'argent en connaissance de cause et que le public puisse aussi nous juger avec intelligence. Je vois assis autour du Gouvernement des députés qui, lorsqu'ils étaient dans l'opposition, blâmaient le ministère du temps de faire exactement ce qu'ils approuvent aujourd'hui. L'honorable minis-

tre a des ingénieurs et autres fonctionnaires compétents dont le devoir est de lui fournir des renseignements et lui donner des conseils. Qu'il obtienne d'eux des estimations qui nous permettront de pouvoir juger si les crédits qu'il demande sont raisonnables. Il y a des années que l'on suit la même méthode, et il est temps d'en changer.

M. HYMAN : Je n'ai rien à répondre au sujet d'une bonne partie de ce que vient de dire l'honorable député (M. Ingram) ; mais il se trompe entièrement ; que je ne vois pas cependant qu'il semble être injuste à mon égard, et je m'étonne qu'il dise que j'ai refusé de donner des renseignements ou que je n'ai pu donner des estimations du coût de certains travaux publics. J'ai donné le coût total de cet édifice à son achèvement. Je l'ai donné en détail. Je remplis fidèlement la promesse faite par l'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland), promesse dont je me souviens parfaitement. J'ai dit à la Chambre que la construction du corps de l'édifice avait été accordée au prix de $950,000. J'ai ajouté à ce renseignement les détails tels que préparés par l'architecte. L'appareil de chauffage est évalué à $50,000. Que puis-je donner de plus ?

Les plans et le devis pour le chauffage ne sont pas encore préparés, mais l'estimation du coût général a été faite par le fonctionnaire compétent.

Le posage des fils et lampes électriques est évalué à $60,000 ; agencement et mobilier, $100,000. ce qui en y ajoutant les dépenses imprévues ordinaires, porte le coût total de l'édifice à $1.275,000. Si l'honorable député d'Elgin-est (M. Ingram) ne veut pas être injuste à mon égard il ne m'accusera point de refuser de donner les renseignements qui me sont fournis par les fonctionnaires du ministère. L'entreprise a été accordée de la manière régulière, et que peut-on demander de plus ? L'honorable député s'est plaint ensuite de ce que des candidats avaient dit pendant la dernière élection, mais je ne crois pas qu'il veuille sérieusement tenir le Gouvernement responsable de tout ce qui peut se dire dans la chaleur d'une lutte électorale, soit dans les assemblées publiques soit dans les journaux.

M. INGRAM : L'honorable ministre des Travaux publics (M. Sutherland) a bien clairement promis l'année dernière que chaque fois il soumettrait à la Chambre l'estimation du coût total des travaux qu'il entreprendrait à l'avenir.

L'honorable ministre intérimaire s'engage-t-il à continuer la même politique ?

M. HYMAN : Tant que l'on me permettra de rester au ministère des Travaux publics, je donnerai toujours avec plaisir à la Chambre tous les renseignements que je pourrai obtenir des fonctionnaires du ministère. L'honorable député doit comprendre que ce sont eux qui peuvent me renseigner, et je n'ai pas l'intention de jamais demander à la Chambre de voter de l'argent pour des travaux publics, sans lui donner dans les moindres détails les estimations faites par les fonctionnaires du ministère. Si plus tard on s'apercevait que l'estimation était trop basse, j'en donnerais les raisons à la Chambre. L'honorable député comprend qu'il peut arriver, malgré tout le soin que l'on prend pour dresser les devis, qu'il soit nécessaire de faire dans les travaux des changements qui rendent les premières estimations inexactes. Presque tous les jours les fonctionnaires du ministère des Travaux publics découvrent qu'il leur est impossible de faire exécuter certains travaux pour le prix qu'ils avaient calculé d'abord.

M. INGRAM : Si l'engagement pris par le ministre absent avait été tenu par le ministre intérimaire, nous ne nous plaindrions pas. Lorsque le ministre des Travaux publics a, en premier lieu, proposé de construire cet édifice, il nous a dit qu'il aurait 280 pieds de front, et que les deux ailes auraient 126 pieds de longueur. Il nous a dit qu'il n'avait pas à la mémoire tous les détails, mais qu'il déposerait les plans sur le bureau de la Chambre, ce qu'il n'a pas fait. Cela prouve que des plans existaient à cette époque, car il connaissait les dimensions de l'édifice, mais on a aussi la preuve par les détails du contrat qu'on a soumis à la Chambre que le Gouvernement avait décidé de construire cet édifice avant de savoir au juste ce qu'il se proposait de construire.

M. HYMAN : On ne se comprend peut-être pas bien. En fait, cet édifice, d'après les plans que l'honorable député de Toronto-nord a devant lui, sera composé d'un corps principal et de deux ailes. Le corps principal aura 219 pieds de front, et on y ajoutera deux ailes. Il est possible que le ministre des Travaux publics n'ait donné que la largeur de l'édifice.

M. BERGERON : A quoi se propose-t-on d'utiliser l'édifice actuel connu sous le nom de salle du musée géologique ?

M. HYMAN : Il n'y aura pas lieu de décider cette question avant trois ou quatre ans.

M. FOSTER : L'honorable ministre pourrait-il nous donner plus de détails sur l'emploi de la somme de $40,000 qui est demandée pour surveillance et dépenses imprévues. Combien pour la surveillance et combien pour les dépenses imprévues ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ces détails. C'est la coutume depuis nombre d'années au ministère des Travaux publics d'ajouter une certaine somme pour ces dépenses.

M. FOSTER : Mais coument sera divisée cette somme?

M. HYMAN : Elle n'est pas encore divisée. Dans un cas comme celui-ci, lorsque l'édifice est considérable, on confie à un fonctionnaire du ministère la surveillance des

travaux, et ses services lui sont payés à même ce crédit.

M. FOSTER : On suit encore ce système?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Combien l'administration a-t-elle payé à l'encan pour cette propriété ?

M. HYMAN : $73,250.

M. FOSTER : Je vois par le rapport de l'auditeur général que le Gouvernement a payé une commission de 2½ pour 100.

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Ainsi cette commission n'a pas été déduite du prix payé au vendeur ; mais elle a été déboursée par le Gouvernement?

Bureaux publics—Edifice de l'Ouest, $85,000.

M. HYMAN : Nous voulons construire une aile qui reliera les bureaux du ministère des Douanes à ceux du Revenu de l'intérieur. La plupart des membres du comité connaissent les lieux, et notre intention est de relier ces deux ailes, ce qui ajoutera beaucoup à l'apparence de l'édifice de l'Ouest en cachant à la vue la cour dans laquelle on dépose aujourd'hui beaucoup de choses. Nous aurons alors un quadrilatère au lieu de trois ailes seulement. Les plans ne sont pas encore complètement terminés. J'espère qu'ils le seront bientôt et nous demanderons des soumissions par la voix des journaux. Le coût de l'édifice même est estimé à $90,000, les appareils de chauffage à $8,000, le posage des fils et appareils nécessaires à l'éclairage électrique, $5,000 ; agencement, meubles et dépenses imprévues, $12,000, soit $115,000 en tout. Cette aile servira à des bureaux publics. Il y a déjà longtemps que le ministre du Revenu de l'intérieur se plaint de n'avoir pas l'espace nécessaire pour les instruments et appareils de grande valeur dont il a besoin pour ses analyses. et au lieu de louer des bureaux dans la ville, le Gouvernement se propose de construire cette aile aussi rapidement que possible. Nous n'avons jamais eu au ministère des Travaux publics de salle de dessin convenable ; et on a décidé de réserver à cette fin une partie de la nouvelle aile.

M. R. L. BORDEN : Combien de bureaux cela va-t-il vous donner?

M. HYMAN : L'aile que nous allons construire aura 83 x 36, mais nous n'avons pas décidé encore comment nous la diviserons.

M. FOSTER : Combien d'étages?

M. HYMAN : Trois étages pour les bureaux. Notre intention est de faire à l'étage supérieur une seule chambre dans laquelle nous placerons les dessinateurs du ministère des Travaux publics. Actuellement, une partie de nos dessinateurs sont au dernier étage et l'autre partie dans la cave où la lumière est très mauvaise. Il est presque impossible d'y travailler avec aise.

M. FOSTER : D'après ce que l'honorable ministre nous a dit, je comprends qu'après que ces $115,000 seront dépensés—et c'est une forte somme—le nouvel édifice sera tout occupé par les fonctionnaires actuels des deux ministères.

M. HYMAN : C'est à peu près ce que j'ai dit.

M. FOSTER : C'est à cela virtuellement que serviront les nouveaux bureaux, et le Gouvernement n'en continuera pas moins à être obligé de louer des bureaux dans la ville, ainsi que la chose se pratique aujourd'hui. Ce que je veux bien faire comprendre, c'est que si les deux ministères en question doivent occuper tout ce nouvel édifice qui va coûter $115,000, ainsi que le ministre le dit, l'encombrement dont on se plaint dans d'autres ministères et qu'on essaie de faire cesser en louant des bureaux dans la ville n'en sera pas diminué. Naturellement il faut donner aux fonctionnaires assez d'espace pour leur permettre d'exécuter leurs travaux, mais il me semble qu'avec $115,000 on pourrait faire plus que donner de l'espace à deux ministères. Un de ces ministères n'augmente pas bien rapidement. C'est de l'expédition courante en partie que l'on fait au ministère du Revenu de l'intérieur, et je ne crois pas que le nombre de ses employés augmente ni qu'il y ait nécessité de lui donner beaucoup plus d'espace. Il n'y a pas de doute qu'au ministère des Travaux publics le nombre des employés est considérable ; mais, comme l'honorable ministre le sait—s'il ne le sait pas encore il va l'apprendre bien vite—chaque fois qu'on ajoute de nouveaux bureaux, il y a un bousculement général parmi les fonctionnaires. Tout le monde veut les avoir. Il y en a qui veulent deux pièces, trois et même plus, s'ils le pouvaient. J'espère que le ministre saura résister aux efforts que l'on va faire pour s'emparer de ces nouveaux bureaux, afin que la dépense considérable que l'on va faire pour construire ce nouvel édifice soulage l'encombrement dans d'autres ministères qui ont des bureaux dans la ville. Ceux qui ont été absent d'Ottawa pendant les quatre ou cinq dernières années sont étonnés de ce qui s'est passé pendant ce temps. Sous l'ancien Gouvernement on avait loué au dehors quelques bureaux et nous payions quelques loyers ; mais aujourd'hui on ne peut faire dix pas sans apercevoir une enseigne de bureau public. Le Trésor paie aujourd'hui un montant énorme en loyers. Si ces bureaux sont des bureaux permanents, le Gouvernement ferait bien mieux de construire un édifice suffisant pour les loger, que de dépenser ainsi l'argent en loyers coûteux dans différentes parties de la ville. Cela aurait en outre l'avantage de rapprocher les bureaux publics, et d'exercer sur les fonctionnaires une meilleure surveillance. Ils feraient aussi leur besogne avec plus de facilité, étant ainsi réunis, au lieu d'être dispersés comme

ils le sont aujourd'hui par toute la ville. Il me semble que ce nouvel édifice, qui aura trois ou quatre étages et qui va coûter $115,000, devrait pouvoir donner logement à quelques-uns des bureaux qui sont aujourd'hui dispersés dans la ville. Est-ce que le ministère des Travaux publics ou celui du Revenu de l'intérieur n'ont pas des bureaux à loyer dans la ville ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Je ne parle pas des entrepôts, je parle des bureaux où travaillent des fonctionnaires réguliers.

M. HYMAN : Les bureaux des études du canal de la baie Georgienne sont en dehors du ministère des Travaux publics.

M. FOSTER : C'est un ouvrage tout particulier.

M. HYMAN : Je ne crois pas que le ministère des Travaux publics ait d'autres bureaux au dehors, à part des ateliers.

M. TAYLOR : Et le ministère du Revenu de l'intérieur en a-t-il ?

M. HYMAN : Je crois qu'il en a.

M. FOSTER : Allez-vous les loger dans le nouvel édifice ?

M. HYMAN : Je crains qu'on ne le puisse pas pour tous. La grande difficulté que se présente au sujet du ministère du Revenu de l'intérieur, c'est qu'il y a là une grande quantité d'instruments dont on ne peut se servir, faute d'espace pour les installer. J'admets que c'est dépenser beaucoup d'argent pour le peu de logement que le nouvel édifice va donner, mais malheureusement, nous ne sommes pas libres. Nous sommes obligés de construire avec le même genre de matériaux et d'après le plan des anciens édifices, et c'est un genre coûteux. J'ai oublié de dire que le ministère des Douanes aura aussi en même temps que celui des Travaux publics et du Revenu de l'intérieur, des bureaux dans le nouvel édifice, et je prierai le comité de remarquer que si nous ne pouvons y offrir de logement aux bureaux qui sont loués dans la ville, nous nous évitons la nécessité d'en louer d'autres, en donnant plus d'espace aux fonctionnaires des trois ministères que j'ai nommés. Je puis affirmer au comité qu'au ministère des Travaux publics nos employés manquent absolument de l'espace nécessaire au bon accomplissement de leurs travaux. Ils sont tassés dans tous les coins et recoins, et lorsqu'on aura la grande salle du dessin dans le nouvel édifice, on pourra donner les bureaux aujourd'hui occupés par les dessinateurs, aux autres employés du ministère, qui pourront ainsi travailler avec plus d'avantage.

M. FOSTER : Le Gouvernement a-t-il l'intention d'inaugurer, lorsque sera achevé ce nouvel édifice, la méthode moderne de faire travailler les employés dans de grandes salles, ce qui ménage l'espace et permet d'exercer une meilleure surveillance que lorsque les fonctionnaires travaillent dans des bureaux séparés?

M. HYMAN : Les dessinateurs du ministère des Travaux publics seront tous dans une même salle au dernier étage sous le toit du nouvel édifice, et c'est l'intention du Gouvernement de mettre en pratique le principe des grandes salles de travail, autant que possible. La division des édifices actuels a été faite d'une façon ridicule, suivant moi. Des employés qui font tous le même ouvrage sont obligés de travailler dans des bureaux séparés. Je préfère de grandes salles, où l'on peut établir une meilleure surveillance sur les commis et faire faire l'ouvrage comme on le fait dans les grands établissements de commerce. Au sujet de la question plus vaste de construire un édifice assez grande pour y loger tous les bureaux publics que nous avons à loyer dans différentes parties de la ville, j'espère être en mesure dans quelque temps de donner à la Chambre beaucoup de renseignements sur le sujet, et si j'ai un mot à dire dans la construction de cet édifice, je ferai certainement tous mes efforts pour faire adopter dans son entier le plan proposé par mon honorable ami, car je crois que de cette façon on peut exercer une meilleure surveillance sur les employés que lorsqu'ils sont cachés dans tous les coins et recoins de l'édifice.

M. FOSTER : Encore un mot et j'aurai fini mes critiques sur ce point. Il y a deux manières de procéder ; l'une est de construire plus grand et peut-être en même temps augmenter le nombre des employés ; mais on pourrait aussi faire une grande économie en renvoyant les employés surnuméraires et inutiles. Le ministre a-t-il songé sérieusement, comme un homme pratique, à une réforme radicale dans le service de son ministère ? Je ne voudrais pas être injuste à l'égard de l'honorable ministre, mais j'ose dire que si mon honorable ami avait à administrer une exploitation à lui, qu'il serait obligé de faire subsister sur ses moyens, et s'il réglait cette administration sur des principes rationnels, il trouverait moyen de faire faire son ouvrage par un bien plus petit nombre d'employés qu'il y a aujourd'hui dans le ministère des Travaux publics. On peut dire la même chose de la plupart des ministères. L'ancienne méthode d'avoir des bureaux séparés donne de pauvres résultats comme travail ; mais lorsqu'on aura plus d'espace, j'espère que le ministre mettra à profit ses connaissances en affaires et opérera une réforme dans le personnel de son ministère en ne gardant que les employés qui sont réellement nécessaires, et en veillant à ce que ceux qui resteront fassent leur part raisonnable de travail. Je ne veux pas parler en mal des employés publics, mais il arrive quelquefois que là où vous avez des centaines et des milliers de fonctionnaires vous en avez plus

que le nombre qui peut être économiquement employé, de sorte qu'un peu d'émondage est quelquefois nécessaire pour donner plus d'espace.

M. HYMAN : Je rappellerai à mon honorable ami (M. Foster) que la besogne est très forte aux Travaux publics, et que l'augmentation dans le nombre des employés ne correspond pas à l'augmentation dans la quantité d'ouvrage à faire. Je m'efforce d'exercer la meilleure surveillance possible.

M. HAGGART : Je ne pourrai être ici ce soir, et comme nous n'avons plus que deux item à voter avant d'arriver au crédit pour la construction du canal de la baie Georgienne, qui va provoquer une discussion considérable, je demanderai que le ministre fixe un jour spécial pour la discussion de ce crédit.

M. HYMAN : J'accepte avec plaisir la proposition. Mardi conviendra-t-il ?

M. HAGGART : N'importe quel jour, pourvu que ce soit entendu.

M. HYMAN : Je suppose que n'importe quel jour conviendra, pourvu que j'en donne avis une journée d'avance.

M. HAGGART : Certainement.

A six heures la séance du comité est suspendue.

Reprise de la Séance.

La séance du comité est reprise à huit heures.

Travaux d'amélioration au port de Québec, $157,000.

M. BERGERON : Quelle est la situation de la commission du port de Québec vis-à-vis l'Etat actuellement ?

M. HYMAN : Ces travaux ne sont pas faits par la commission du havre mais par le Gouvernement.

M. BERGERON : Ne serait-il pas temps que le Gouvernement prît à sa charge tous ces travaux. Le feuilleton des ordres du jour, que nous avons devant nous, nous informe que le ministre de la Marine et des Pêcheries se propose de faire un changement à Montréal, et de faire faire les travaux du havre par le ministre qui sera directement responsable au Parlement. Je crois qu'à Québec les choses ne vont pas à la commission, et je crois qu'il devrait y avoir un changement là aussi. C'est une erreur grave de notre part de faire dépenser de l'argent de cette manière et de n'avoir personne de responsable. Y a-t-il une ligne de démarcation entre les dépenses que le Gouvernement fait lui-même dans le port de Québec, et ce que la commission dépense de son côté?

M. HYMAN : Je ne pourrais pas dire au juste où est la ligne de démarcation. Je ne vois pas pourquoi les ports de Montréal et de Québec ne sont pas traités de la même façon que les autres ports. Il est possible que l'intérêt public demande un changement de politique à ce sujet. Mais la question est très vaste, et il serait bon de la discuter sérieusement. Je ne crois pas cependant que ce soit l'intention de la discuter au sujet du présent item.

M. BERGERON : A quels travaux en particulier vous proposez-vous d'appliquer ce crédit ?

M. HYMAN : A l'élargissement de la jetée Louise à Québec. Le but est de donner des quais plus grands aux steamers transocéaniques, et lorsque la jetée sera élargie nous y construirons les hangars nécessaires. Si l'honorable député avait vu comme je l'ai vu moi-même quand je suis allé à Québec en quel état est le port de cette ville, il comprendrait toute la nécessité de ces travaux. Au moment de ma visite dans le port on y débarquait des immigrants de trois grands steamers. Il était impossible aux agents d'immigration du Gouvernement de loger et distribuer tout ce monde-là convenablement. Je suis convaincu que les travaux qu'on va faire sont d'une absolue nécessité.

M. BERGERON : Est-ce que ces travaux dans les conditions régulières, ne devraient pas être faits par la commission du port de Québec ?

M. HYMAN : Je suppose que le Gouvernement a préféré faire les travaux lui-même plutôt que de prêter l'argent à la commission.

M. BERGERON : Lorsque ces travaux seront terminés, l'administration fédérale percevra-t-elle même les droits de port ou si la commission continuera à les percevoir.

M. HYMAN : Je ne suis pas prêt à discuter cette question maintenant. Je suppose que l'honorable député sait que le ministre des Travaux publics n'a rien à voir dans la perception des droits de port. Dès que ces travaux seront terminés on remettra le tout à la charge du ministre de la Marine et des Pêcheries.

M. BERGERON : Combien vont coûter ces travaux une fois terminés.

M. HYMAN : Environ $400,000.

M. BERGERON : Nous allons dépenser en réalité un demi-million pour ces travaux, et pendant ce temps la commission du port perçoit les droits et ne paie pas les intérêts de l'argent que le Gouvernement lui a avancé. Nous avons deux maîtres dans le havre de Québec, mais tout l'argent sort du trésor fédéral. C'est un état de choses qui ne peut pas durer bien longtemps. Nous ne pouvons pas discuter, cependant, cette vaste question à propos de cet item, mais je veux protester contre un tel état de choses.

M. MONK : L'honorable ministre a-t-il une copie du décret du conseil changeant

les attributions du ministère des Travaux publics et transférant une partie de ses pouvoirs au ministère de la Marine et des Pêcheries ? Est-ce que le havre de Québec n'est pas compris dans les propriétés transfées au ministère de la Marine et des Pêcheries ?

M. HYMAN : Le havre de Québec a toujours été sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries. Mais l'adjudication des travaux de construction de quais est faite par le ministère des Travaux publics. Bien que les travaux actuels se fassent dans le port, le ministère des travaux publics ne les a pas transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries. L'adjudication de l'entreprise ayant été faite par le ministère des Travaux publics nous en avons continué l'exécution.

M. MONK : Mais il y a des travaux qui sont exécutés par l'administration fédérale et d'autres par la commission du port. A Montréal, on a construit un grand quai au pied du courant Sainte-Marie sous la juridiction de la commission du port de Montréal, et en vertu des récents changements ces travaux se font maintenant sous la surveillance du ministère de la Marine et des Pêcheries.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Monk) fait erreur. Ces travaux sont toujours sous la direction du ministère des Travaux publics. Lorsque les changements d'attributions ont été effectués, le ministère des Travaux publics a continué l'exécution des travaux en cours, y compris ceux dont parle l'honorable député, et qui ne seront transférés du ministère de la Marine et des Pêcheries que lorsqu'ils seront terminés.

M. MONK : Les travaux du chenal du Saint-Laurent ont été transférés ?

M. HYMAN : Oui.

M. MONK : Lorsque les travaux que l'on va faire à Québec seront terminés, seront-ils mis sous la juridiction du ministère de la Marine et des Pêcheries ou sous celle de la commission du port de Québec ?

M. HYMAN : Ce sera au ministère de la Marine et des Pêcheries à décider cela. Pour notre part, c'est à ce ministère que nous remettrons les travaux.

M. MONK : L'honorable ministre n'aurait-il pas devant lui une copie du décret officiel ?

M. HYMAN : Non, mais je m'en rappelle parfaitement les conditions. Je suis bien certain que ces travaux n'ont pas été compris dans le transfert.

M. FOSTER : Combien d'argent a-t-on dépensé à ces travaux et depuis combien d'années durent-ils ?

M. HYMAN : On a dépensé en tout $195,000 pendant les années financières 1902-1903, 1903-1904 et 1904-1905.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il un plan des travaux que la commission du port de Québec fait dans ce port et de ceux que fait le Gouvernement ?

M. HYMAN : Je n'ai pas les plans ici, mais si l'honorable député veut les voir je les déposerai avec plaisir sur le bureau de la Chambre. Mon honorable ami sait comme moi que ces plans sont tellement volumineux qu'il est presque impossible de les apporter tous ici.

M. FOSTER. Je sais que l'honorable ministre est la bonté même et qu'il est toujours disposé à nous être agréable plus tard. Mais nous voici en face—comment appellerai-je cela ?—d'un imbroglio bien étrange. Nous voyons à Québec une commission du havre avec des pouvoirs et des attributions, et qui dépense l'argent que nous lui avançons. Ces avances s'élèvent à environ trois millions de dollars, je crois.

M. HYMAN : Cinq millions en chiffres ronds.

M. FOSTER : Il a été avancé aux commissaires du port de Québec cinq millions de dollars, sur lesquels, si je suis bien renseigné, il n'a jamais été perçu d'intérêt. Et une fois ces dépenses effectuées, voilà que le Gouvernement, pour ajouter au gâchis, commence des travaux dans le territoire assigné à la juridiction des commissaires du port, et ces travaux terminés, les transporte au ministère de la Marine et des Pêcheries. Qui est chargé, actuellement, de l'administration de ce port ?

M. HYMAN : Les commissaires.

M. FOSTER : Les commissaires établissent les règlements du port, s'occupent des services de navigation, perçoivent les droits de port, et à même ces recettes paient les appointements du personnel attaché au service du Gouvernement. Je ne saurais dire à quel motifs il a obéi, mais frappé, sans doute, de stupéfaction en présence du chiffre énorme des sommes avancées aux commissaires du port de Québec et ne voulant pas mettre à leur disposition encore un demi-million de dollars, voilà que le Gouvernement se fait ouvrir un crédit et exécute, à même les fonds de l'Etat, des travaux d'agrandissement au port, sans porter ces frais au compte de la commission du havre. Avant de prendre pareille décision, le Gouvernement, à mon avis, aurait dû se demander si l'heure n'était pas venue de remettre à l'étude toutes les questions se rattachant au régime du port et de la commission. S'agit-il ici d'une commission en faillite ? Bien qu'elle n'ait rien payé jusqu'ici, ne reste-t-il aucun espoir qu'elle puisse s'exécuter, à l'avenir ?

Quelquefois, il est de bonne politique, en affaires, d'avancer certaines sommes pour le parachèvement d'une entreprise, dans l'espoir qu'à même le commerce qu'elle développera, il deviendra possible de percevoir non seulement l'intérêt du dernier prêt mais encore les arrérages d'intérêt accumulés. Cette dépense de deniers publics a peut-être sa raison d'être, mais au moins aurait-il fallu que cette dépense fût exécutée par les commissaires du port eux-mêmes qui, jusque-là chargés de cette besogne, étaient parfaitement renseignés sur les parties du port ayant besoin d'amélioration et sur l'emploi à faire de ces deniers. De cette façon, les travaux se seraient poursuivis avec esprit de suite et uniformité. Evidemment, l'attitude adoptée n'est qu'un expédient tendant à soulager les commissaires ou bien la conscience du Gouvernement, je ne saurais dire au juste. Au lieu de prendre une décison, le Gouvernement ajourne même tout examen de la question et applique un système de travaux, qui n'aboutissant, en définitive, qu'à un simple rapiècement. Il n'y a ni esprit de suite ni uniformité dans ce système. Ce manque d'uniformité, ce défaut de suite et d'ensemble éclatent encore plus vivement, quand on établit le contraste avec le système appliqué aux ports de Montréal, de Toronto, de Saint-Jean, d'Halifax et de tout autre port du Canada. Cette dépense d'un demi-million effectuée, voilà qu'on nous demande de voter un crédit de quelques centaines de mille dollars. Le ministre aurait dû nous soumettre des devis, afin de mettre la Chambre en mesure de saisir le lien qui existe entre ces ouvrages et les travaux d'amélioration déjà exécutés au port de Québec. Je l'avoue, je ne saurais, sans renseignements, me rendre compte de la topographie du port de Québec, ni bien saisir le rapport qui existe entre ces travaux et ceux déjà exécutés. Le ministre est tenu de nous donner ces renseignements. Nous avons fait preuve de beaucoup d'indulgence à son égard, en débattant cette question sans avoir les devis sous les yeux. A mon avis, il est parfaitement légitime d'exiger du ministre qu'il se procure ces renseignements et les tienne à notre disposition. Evidemment, la Chambre en est réduite aux conjectures.

M. HYMAN : Je le répète, il s'agit du prolongement du débarcadère à eau profonde. Je ne suis pas en mesure de communiquer à la Chambre tous les devis, mais, je ne songe nullement à les soustraire à son examen.

M. FOSTER : Dans un ministère comme celui des Travaux publics, il faudrait que le personnel eût sous la main tous les profils au moins, prêts à être étalés sur le bureau de la Chambre. La préparation de ces plans n'entraîne guère de frais et il est si facile de les transporter avec soi. Lorsque sir Hector Langevin dirigeait ce ministère, il y a quinze ans, jamais il ne s'est présenté ici sans être parfaitement documenté ; les députés avaient accès facile à tous les renseignements consignés dans ses cahiers, ou bien ils pouvaient étudier les plans déposés sur le bureau. L'honorable ministre se présente ici aujourd'hui avec quelques bribes de renseignements et de forts crédits. Il ferait meilleure figure en se documentant mieux et en se faisant ouvrir de moins forts crédits.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est parfaitement légitime que tous les renseignements demandés soient fournis à la députation. A mon avis, on ne saurait trop éclairer la Chambre sur l'emploi des impôts demandés aux contribuables. Je ne saurais, toutefois abonder dans le sens de l'honorable député, quand il affirme que sir Hector Langevin était toujours si bien documenté. Tout en souscrivant volontiers à la demande de l'honorable député, je dois l'avouer, je ne sache point qu'un seul ministre des Travaux publics ait jamais déposé sur le bureau de la Chambre les plans et devis des constructions projetées. Parfois la chose arrive, mais, l'honorable député en conviendra, c'est plutôt l'exception que la règle.

M. FOSTER : Je n'entends pas dire qu'il faille déposer sur le bureau tous les volumineux dessins se rattachant aux travaux projetés ; mais au moins faudrait-il nous soumettre les profils.

Sir WILLIAM MULOCK : Jamais sir Hector Langevin n'a déposé sur le bureau les élevations.

M. FOSTER : En justice pour mon ancien collègue, sir Hector, je dois déclarer que, parmi tous les ministres qui se sont succédé à la direction des Travaux publics, je n'en ai jamais connu un seul qui se montrât aussi explicite dans les détails et qui consignât dans ses cahiers cette multiplicité de plans en raccourci, permettant de voir, d'un simple coup d'œil jeté sur le livre déposé sur le bureau, l'endroit précis où il dépensait les deniers publics.

Je ne prétends pas qu'il faille nous soumettre tous plans et profils par le menu ; mais au moins faudrait-il nous en donner une vue d'ensemble, afin que nous puissions bien saisir la connexité de ces travaux et leur étendue précise.

M. BERGERON : Quel est le nombre des membres de la commission du port de Québec ?

M. HYMAN : Il y en a huit, me dit-on.

M. BERGERON : Cette commission, si je ne me trompe, est subordonnée à la direction du ministère des Travaux publics.

M. HYMAN : Non, elle ne l'a jamais été.

M. BERGERON : Elle l'a été jusqu'à une date récente, sans doute ; du moins, en est-il ainsi de la commission du port de Montréal.

M. HYMAN : C'est le ministère des Travaux publics qui approuve les plans et avance les fonds ; mais c'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui a la haute main sur les commissions des ports de Montréal, de Québec et de tous les autres ports.

M. BERGERON : Nous avons droit d'obtenir des renseignements, au sujet de ces commissions, soit du ministre lui-même, soit de quelque fonctionnaire de son ministère. J'ai souvenance des censures formulés, il y a quelques années ici même, au sujet de la situation insolite crée à ces commissions, autorisées à dépenser les deniers publics sans êtres tenues comptables de ce chef. Le ministre de la Marine et des Pêcheries, sans doute, veillera à ce que cette responsabilité soit consacrée dans son projet de loi. Je tiendrais à savoir les noms des commissaires du port de Québec, ainsi que les noms et le nombre des employés salariés au service de cette commission.

M. STOCKTON : J'ai prêté une oreille attentive aux éclaircissements apportés par le ministre à la demande du député de Toronto-nord (M. Foster). Cet important crédit, paraît-il, est mis à la disposition de la commission du port de Québec, corps nullement comptable au Gouvernement, qui n'exerce aucun contrôle sur l'administration du port. A mon avis, il est grandement temps que le Gouvernement prenne une attitude bien définie au sujet de tous ces ports de Montréal, de Québec, de Saint-Jean et d'Halifax, bref, tous les ports auxquels le Gouvernement accorde son concours financier. A Saint-Jean, les citoyens ont dépensé près de $800,000, prises dans leurs propre gousset, afin de doter ce port d'un outillage perfectionné, en vue pour notre commerce d'exportation ; or, le ministre en conviendra, le Parlement n'a guère fait preuve de libéralité à l'égard de ce port, eu égard aux sacrifices que les citoyens se sont imposés.

Le ministre le sait, il est urgent de perfectionner l'outillage de ce port et de l'avant-port.

Le ministre m'a fait connaître certaines raisons qui ont milité contre l'exécution de ces travaux jusqu'ici, et ces raisons, j'en conviens, me paraissent concluantes. Toutefois, à mon avis, quand le Gouvernement juge bon d'effectuer certaines dépenses de deniers publics dans un port quelconque, sans se réserver le contrôle de ces dépenses, ou plutôt la haute main sur la commission chargée de l'administration du port, au moins devrait-il tenir juste compte des besoins d'un port pour l'amélioration duquel les citoyens ont dépensé $800,000 de leurs propres deniers, dans le but de l'outiller convenablement pour le commerce d'exportation de ce pays.

M. HYMAN : Le débat s'est notablement élargi, en s'écartant de la question même soumise à nos délibérations : cependant, j'en conviens, l'honorable député ne viole nullement le règlement en rattachant ses observations au débat qui roule sur le crédit en discussion. Toutefois, il serait préférable de soulever ce débat sur l'ensemble des ports lorsque quelque article du budget de la Marine viendra en discussion, et alors il pourra obtenir les renseignements voulus.

M. FOSTER : La connexité de ces corps, comme celle des frères siamois, est si intime que nous ne savons jamais où nous en sommes. La Chambre devrait tenir à ce que le ministre de la Marine et des Pêcheries siège à côté de son collègue, le ministre des Travaux publics, lorsque ces articles du budget viennent en discussion ; et de la sorte, ils pourraient se suppléer, au lieu de se rejeter mutuellement sur les épaules la responsabilité. Le ligament qui réunit les deux ministres a-t-il été complètement tranché—ou bien existe-t-il encore certains tendons qui relient les deux corps ? Comment leurs attributions mutuelles se répartissent-elles ? Je vois figurer au budget des travaux publics quelques articles en regard desquels se trouvent quelques points de suspension, et suivis de la désignation "Marine". Le ministre des Travaux publics est-il chargé de nous expliquer ces articles ou nous renverra-t-il à son collègue, le ministre de la Marine et des Pêcheries ?

En réalité, ces deux ministères ont une telle connexité, que les deux ministres jumeaux devraient faire acte de présence ici, dès que le budget de l'un ou de l'autre ministère vient en discussion. Voilà qui met parfaitement en relief les méthodes adoptées par le Gouvernement dans l'administration des affaires. Il crée la commission dite des transports, parce que, déclare-t-il, n'y entendant goutte en matière de questions techniques et de transports, il a besoin de lumières d'experts. Puis, avant même que cette commission se mette à l'œuvre, voilà qu'il s'emprese d'effectuer une dépense de centaines de mille dollars sur le chemin de fer transcontinental, dépense qui, probablement, intérese la question de l'industrie des transports dans une bien plus large mesure que ne le pourrait faire tout autre acte du cabinet. En outre, l'attitude qu'il adopte à l'égard des différents ports du pays s'inspire de motifs dictés par l'intérêt politique ou quelque autre besoin. Cette atteinte ne semble nullement marquée au coin de la justice. Voyez, par exemple, ce qui se passe à l'égard de nos grands ports de commerce. Fait-on les titres d'un certain port aux faveurs du Gouvernement, celui-ci s'empresse d'accéder à la demande. Formule-t-on une demande de deniers publics au bénéfice de tel autre port, mais sans y mettre l'énergie voulue, le Gouvernement ne fait rien. Ainsi, voici le port de Saint-Jean, un des plus grands ports d'exportation du continent, pouvant parfaitement soutenir la comparaison avec le port de Québec, à l'égard des facilités qu'il offre au commerce d'exportation, pourvu qu'on le dote de l'outillage

voulu. Cependant, le Gouvernement a laissé les citoyens de Saint-Jean exécuter tous les travaux de ce port, à même leurs taxes municipales et leurs emprunts, sans participer à cette dépense ni leur avancer un seul dollar. Tournons maintenant nos regards vers le port de Québec et voyons comment les choses s'y passent.

Ce port a déjà absorbé cinq millions de dollars puisés dans le coffre de l'Etat—et Dieu sait où sont allés ces deniers !—Or, après toute cette dépense, suffisante, croirait-on, pour doter ce port d'un outillage et de services assez parfaits pour lui permettre de donner accès à tous les navires naviguant sur mer qui y font escale, voilà que le ministre déclare que les aménagements du port sont insuffisants pour le service des navires et force lui est de dire à ses collègues qu'il lui faut encore un demi-million de dollars, pour travaux d'amélioration. L'heure approche où il sera établi quelque contrôle sur toutes ces dépenses. Depuis son avènement au pouvoir, en 1896, le Gouvernement n'a pas encore eu le temps de se préoccuper de ces importantes questions et de les régler sur un pied de justice et d'équité envers les différents ports du pays. Evidemment, le Gouvernement n'a pas confiance dans la commission du port de Québec ; autrement, il ne lui enlèverait pas la gestion des deniers affectés au service de ce port. Si le Gouvernement avait pleine et entière confiance dans la commission, il lui aurait confié la gestion de ces deniers, dont elle pourrait faire un emploi plus judicieux, basé sur sa connaissance des besoins du port. Nul principe, nul esprit de suite ne président à l'emploi de ces deniers, et c'est ici qu'éclate ce manque d'entente des affaires, qui caractérise l'administration du cabinet. Le ministre, j'en suis convaincu, estimerait inexcusable dans la gestion de ses propres affaires, un mode d'administration comme celui que le Gouvernemnt applique aux différents ports. Au lieu d'appliquer un plan d'ensemble, un système national, uniforme et logique, on se contente d'expédients, de méthodes adoptées au hasard, inspirées par les exigences ou les caprices politiques.

M. HYMAN : L'honorable député le sait, il a toujours été fort difficile, par le passé, et il ne sera guère plus facile à l'avenir, d'établir une ligne de démarcation bien tranchée, non seulement entre le ministère des Travaux publics et celui de la Marine, mais encore entre le premier ministère et celui des Chemins de fer et des Canaux, relativement à certains travaux. Ainsi, pour citer un exemple, le service des canaux, comme il fallait bien l'attacher à un ministère quelconque, on l'a attribué à celui des Chemins de fer et des Canaux.

Or, on le sait, il n'est pas toujours facile de définir avec précision la limite où cesse la juridiction du ministère des Chemins de fer et celle où commence la juridiction du ministère des Travaux publics. Citons un autre exemple : les travaux d'amélioration aux ports et canaux. L'honorable député fait un signe de dénégation, mais il ne saurait le nier, cette difficulté s'est toujours fait sentir ici. Il n'a pas été apporté de modifications à la juridiction respective du ministère des Chemins de fer et des Canaux et de celui des Travaux publics, au sujet de ces questions. Il existera toujours ici quelque empiètement réciproque l'un sur l'autre, tant que les ports seront sous la direction du ministère de la Marine et les travaux d'utilité publique sous la direction du ministère des Travaux publics. A ce dernier ministère est attribuée la construction des quais : or, s'il arrive qu'un quai se trouve à proximité de l'entrée d'un canal ou qu'il existe une commission de port dans ce territoire, la question de juridiction surgit fatalement, celle de savoir à quel ministère incombe le devoir de diriger ces travaux.

Un mot au sujet du port de Saint-Jean. Le Gouvernement actuel a exécuté, à grands frais, des travaux d'amélioration à ce port.

M. STOCKTON : Non pas pour la partie ouest du port d'exportation.

M. HYMAN : Je ne saurais tracer de ligne de démarcation avec toute la précision qu'y apporte l'honorable député, qui est sans doute mieux renseigné sur le commerce d'exportation qui se dirige vers la partie est du port et celui de la partie ouest ; ce que tout le monde sait parfaitement, c'est que nous avons outillé, à grands frais, ce port. Dans les observations qu'il m'adresse, l'honorable député en appelle à mon expérience commerciale. Je serais bien aise d'engager le débat, en temps utile, sur cette question dans son ensemble, tant à l'égard de la juridiction que du mode d'administration de nos ports. Il jaillirait, sans doute, de vives lumières de ce débat. Le Gouvernement a peut-être fait preuve de temporisation, en abordant la solution de cette question. C'est une question de vaste importance qui mérite importance qui merite étude ; mais, à mon avis, il serait plus convenable d'engager ce débat au cours de l'examen du budget du ministère de la Marine, qui est chargé de la direction des ports.

M. BERGERON : En prévision du débat que l'honorable ministre nous promet d'ouvrir plus tard, il serait utile d'obtenir dès maintenant tous les renseignements possibles. Il devrait nous communiquer les informations que j'ai demandées au sujet du nombre des commissaires du port et de celui des employés. Ces données, il peut facilement les obtenir du personnel de son ministère, qui est parfaitement renseigné à cet égard.

M. HYMAN : Mon ministère est absolument étranger aux affaires de la commission du port de Montréal. Je puis obtenir le renseignement en question, non pas du personnel de mon ministère, mais de celui du ministère de la Marine.

M. FOSTER : Depuis quelle époque votre ministère se désintéresse-t-il de ces affaires ?

M. HYMAN : Il ne s'est jamais intéressé.

M. BERGERON : Qui donc, ici, est comptable au peuple des deniers dépensés aux ports de Montréal et de Québec ? Il a été dépensé $5,000,000 à Montréal et $3,000,000 à Québec.

M. FOSTER : Cinq millions.

M. BERGERON : Il est dû $3,000,000 à l'Etat. Qui est responsable envers la Chambre ? Nous vivons dans un pays démocratique.

M. W. F. MACLEAN : Détrompez-vous.

M. BERGERON : Oui. Il faut rendre compte au Parlement de l'emploi de tous les deniers publics. Il est possible que le ministère de notre honorable collègue n'ait pas la direction absolue de ces dépenses : mais c'est à sa compétence bien connue dans les affaires que nous faisons appel. Il s'acquitte d'une lourde tâche, au prix de grands sacrifices personnels, et j'espère qu'il nous fera bénéficier de son expérience et de ses lumières sur cette question. Nous tenons à savoir qui est responsable de toutes ces dépenses effectuées au cours des années passées et qui se font encore actuellement. A titre de représentatants du peuple, nous sommes comptables au corps électoral de nos faits et gestes. On nous demande de voter un crédit, fraction de cette dépense d'un demi-million de dollars affectée au port de Québec. Nous avons droit de savoir qui est responsable de l'emploi des deniers dépensés par le passé. Le ministre nous dit que ces travaux, une fois parachevés, seront transférés au ministère de la Marine et des Pêcheries, et cela en vertu de la loi votée l'année dernière.

Puis, ce dernier ministère les remettra sans doute à la commission du port de Québec, à moins que la proposition de loi actuellement soumise à la Chambre ne subise quelque modification. En attendant, nous sommes en droit d'obtenir tous les éclaircissements voulus sur la question. En affirmant que le ministère des travaux publics n'est nullement responsable de ces travaux, le ministre ne fait qu'ajouter au gâchis actuel. Que le ministre nous avoue franchement que ni lui ni son personnel ne sont en mesure de nous renseigner à cet égard, à la bonne heure, l'excuse serait peut-être excusable, et nous ajournerions l'étude de la question ; mais c'est toute autre chose, lorsqu'il vient nous déclarer que le ministère des Travaux publics n'est pas ni responsable ni solidaire ; et si le ministre de la Marine était ici, j'en suis sûr, il déclinerait également l'honneur de cette responsabilité. Eh ! bien, alors sur qui donc retombe cette responsabilité ?

M. HYMAN : Le régime actuel des ports est précisément similaire à celui existant avant l'avénement du Gouvernement au pouvoir en 1896.

M. BERGERON : L'excise n'est pas vtable.

M. HYMAN : C'est possible; mais à titre de vieux parlementaire, l'honorable député comprendra la situation. Elle est fort simple. Pourtant, ce qui concerne les dépenses effectuées pour le port, le ministère des Travaux publics en a toujours été chargé. Les commissaires du port dépensent les deniers de l'Etat ; le ministère des Travaux publics avance les fonds, et jusqu'ici ces plans ont été soumis à son examen et à son approbation. Tel est le régime existant de temps immémorial. Quant à l'administration du port, c'est le ministère de la Marine qui a juridiction à cet égard et exerce la direction. Cette ligne de démarcation a toujours existé.

M. STOCKTON : Je ne saurais laisser passer sous silence l'affirmation du ministre des Travaux publics, déclarant que le Gouvernement fédéral a largement participé aux frais des travaux d'amélioration effectués au port de Saint-Jean, pour le commerce d'exportation. Les dépenses effectuées par le Gouvernement tendaient, en réalité, à perfectionner l'outillage du port, comme tête de ligne pour le chemin de fer.

M. HYMAN : Je n'ai pas affirmé que ces deniers se soient dépensés pour le commerce d'exportation. Je me suis contenté de dire qu'ils ont été consacrés au port de Saint-Jean. J'ignore si, oui ou non, c'est dans l'intérêt du commerce d'exportation.

M. STOCKTON : Je me garderais de dénaturer la pensée ou les paroles du ministre.

M. HYMAN : J'accepte la parole de l'honorable député.

M. STOCKTON : Ce que j'affirme c'est que les dépenses effectuées visaient l'amélioration de l'outillage du port, comme tête de ligne du chemin de fer en question. Il est vrai que parmi ces travaux figure l'installation de deux stations de mouillage du côté est du port pour les steamships naviguant sur mer. Le ministre pourrait-il nous dire si de cette avance de deniers publics ou des dépenses effectuées au port de Québec il est résulté quelque exemption ou réduction des droits de port, pour le commerce d'exportation venant de l'Ouest?

M. HYMAN : Je regrette encore de ne pouvoir renseigner l'honorable député. Le comité le comprend, il importe de ne pas laisser le débat s'écarter de l'item à l'étude. Ce serait lui donner une latitude incompatible avec le règlement. Je ne veux nullement récrimner ; mais, à mon avis, il faudrait se cantonner, autant que possible, dans l'étude de l'article soumis à notre examen. En ce qui concerne le ministère des Travaux publics, lorsqu'il se présentera un article se rattachant au port de Saint-Jean, au cours

de la discussion du budget de ce ministère, je serai bien aise de fournir à l'honorable député l'occasion de discuter cette question.

M. STOCKTON : J'apprécie parfaitement la courtoisie du ministre des Travaux publics et j'accepte sa déclaration dans sa teneur même. Cependant, il ne saurait me blâmer, si j'exprime le vœu de voir figurer un crédit ici, en regard de l'item en discussion, en faveur du port de Saint-Jean. Je crois être dans le vrai en affirmant que, bien que le Gouvernement fédéral ait consacré de fortes sommes au port de Québec, cependant il n'en est pas résulté d'abaissement des droits de port ; tandis qu'au port de Saint-Jean le commerce d'exportation venant de l'ouest n'acquitte pas un centin de droits de port.

M. FOSTER : L'inconvénient, c'est que lorsque le débat roule sur un crédit affecté à l'outillage du port de Québec, il est presque impossible de cantonner la discussion dans cet item de $157,000. Tel député tient à être éclairé sur cette dépense et sur les résultats qui en découleront pour le commerce d'exportation, comme vient de le faire mon honorable collègue, or l'expédition de notre besogne y gagnerait de toutes façons, si le ministre de la Marine faisait acte de présence un peu plus souvent ici, quand ces crédits viennent en discussion. Son absence de la Chambre, ce soir, est sans doute motivée par d'importantes affaires ; mais, je le répète, lorsque le débat roule sur des crédits de ce genre, qui intéressent son ministère à un haut degré, le comité y gagnerait beaucoup, si le ministre de la Marine et des Pêcheries, si intimement lié au ministère des Travaux publics, faisait acte de présence ici, de manière à nous faire bénéficier de ses lumières. Il est heureux toutefois, qu'il nous soit donné de revenir sur ce débat, afin de nous renseigner sur la question ; et si le ministère des Travaux publics est forcé de se borner à défendre sa propre administration, on ne saurait, sans doute, lui imputer la chose à blâme. Il est toutefois un renseignement que je désire obtenir ; est-il vrai que la dépense de cette somme de $5,000,000 avancée à la commission du port de Québec, ait été laissée à la propre initiative des commissaires ?

M. HYMAN : Cette dépense a été effectuée par la commission du port de Québec, sur sa propre initiative, mais sous le contrôle du ministère.

M. FOSTER : Sous la juridiction de la commission ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Mais ce n'est pas ainsi que s'effectue la dépense du crédit en discussion ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Pourquoi cela ? Tenez-vous donc les commissaires en suspicion ?

M. HYMAN : La chose va sans dire, je ne saurais affirmer le fait, de science, puisque cette dépense s'est effectuée longtemps avant mon entrée en charge. D'après mon auteur, le chef de mon ministère, il est est possible que lorsque le ministère s'est chargé directement de l'exécution de cette entreprise, se substituant ainsi aux commissaires de Québec ou de Montréal, le ministère voulût tenter l'orientation du système dans le sens de la nationalisation de ces ports.

C'était peut-être une simple tentative, un premier pas fait dans cette direction, et au dire du chef, il se peut que le ministre ait obéi à cette pensée, à l'époque en question, si vague que fût cette conception, et qu'il nourrît l'espoir qu'elle prendrait plus tard une forme tangible.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a-t-il saisi la Chambre d'une proposition de loi tendant à nationaliser les ports de Montréal et de Québec ?

M. HYMAN : Pas que je sache.

M. SAM. HUGHES : Je crois savoir qu'il existe un bill dans ce sens.

M. HYMAN : Non.

M. SAM. HUGHES : Je sais bien que la Chambre n'est pas saisie de pareille proposition de loi ; mais n'est-ce pas l'intention du cabinet d'en présenter une dans ce sens ? N'a-t-il pas été donné avis de la chose ?

M. HYMAN : Je ne saurais dire quelle est la pensée du cabinet à cet égard ; mais j'affirme qu'aucun bill de ce genre a été déposé sur le bureau de la Chambre.

M. SAM. HUGHES : S'il y en avait, il conviendrait de réserver l'étude de cet article, en attendant que la Chambre ait pu se renseigner sur la nature de cette mesure. Le Gouvernement ne pourrait-il pas faire exécuter directement ces travaux, de concert avec la commission ?

M. HYMAN : Je n'ai pas les plans sous les yeux.

M. SAM. HUGHES : Je me permettrai de rappeler au ministre que, l'année dernière, lorsque le crédit relatif aux ports des Sept-Iles est venu en délibération, il nous a promis qu'à l'avenir il déposerait sur le bureau les plans et devis de tous les travaux exécutés par son ministère.

M. HYMAN : Pardon ; je n'ai jamais fait pareille promesse. L'honorable député le sait, le budget du ministère des Travaux publics est devenu fort volumineux et il serait, pour ainsi dire, impossible de faire le dépôt de tous les plans de ces travaux. Je serai bien aise de déposer sur le bureau les plans relatifs à telle entreprise en particulier et de fournir à la Chambre les renseignements circonstanciés sur tous les articles de ce budget ; mais, on le comprend, il est presque impossible de soumettre les devis de tous les travaux.

Il n'en saurait être question, pour les vastes travaux en discussion, et j'ajoute que si ces travaux en étaient à leur début, j'aurais sans doute eu soin de faire le dépôt des plans et devis.

M. SAM. HUGHES : De quel genre de travaux s'agit-il ?

M. HYMAN : En l'absence de l'honorable député, j'ai donné à la Chambre des renseignements circonstanciés à cet égard.

M. MONK : Est-ce que, au cours de la présente session, le Gouvernement nous fera connaître sa pensée au sujet du régime auquel il entend soumettre les principaux ports, ceux de Québec et de Montréal, ainsi que ceux de Saint-Jean et d'Halifax ? Si je pose cette question, c'est que je veux bien définir l'attitude de l'opposition ; car, nous arrive-t-il de demander un renseignement quelconque sur tel ou tel port, infailliblement, le lendemain, la presse de la localité intéressée nous accuse de faire preuve d'hostilité à l'endroit de toute amélioration demandée par ce port. Sans doute, demain même, les journaux de Québec se récrieront contre l'étroitesse d'esprit des députés de la gauche, cherchant à empêcher l'exécution des travaux d'amélioration au port de cette ville. Ce n'est nullement là l'objectif que nous visons. Pour mon propre compte, je l'avoue, les quatre ports principaux m'intéressent à un égal degré ; mais je ferai observer que, depuis son avènement au pouvoir en 1896, le Gouvernement n'a tenté aucune innovation, et n'a pas fait la moindre déclaration au sujet du régime de ces ports. Voici, entre autres, le port de Montréal. En 1896, le ministère des Travaux publics avait presque mis la dernière main à ses projets d'amélioration. Ces plans, sauf quelques légères modifications, ont été complétés, et leur mise à exécution a traîné en longueur d'une façon désespérante, et cela en raison des différends qui ont surgi entre la commission du havre et le Gouvernement ou le ministère des Travaux publics, alors sous la direction du prédécesseur titulaire actuel, et en dernier lieu, le ministère de la Marine.

Je tiens à signaler ce fait ; car, pour ma part, ou plutôt pour notre part—car je crois être ici l'interprète des sentiments de la gauche—nous avons tous à cœur l'amélioration de l'aménagement et de l'outillage de nos ports. A mon avis, le Gouvernement a le devoir de nationaliser nos ports principaux. Nous ne cessons d'avancer des fonds, dont, parfois, nous ne percevons pas d'intérêt, tandis que d'autres ports acquittent l'intérêt sur les sommes avancées ou garanties par l'Etat. Le Gouvernement ferait acte de justice envers ces ports, ou au moins envers celui de Montréal, en mettant fin à l'état d'incertitude qui règne dans les esprits, et en manifestant franchement sa pensée au sujet du régime auquel il entend soumettre ces ports. Après huit années d'attente, il serait grandement temps que le Gouvernement nous manifestât clairement sa pensée à ce sujet et formulât son système d'une façon précise. Je ne veux nullement créer des embarras au ministre dans l'adoption de son budget ; mais, enfin, au début de cette troisième législature, il serait temps de savoir à quoi nous en tenir sur la question que j'ai adressée au ministre, lui rappelant que, ces jours derniers, le ministre de la Marine annonçait à la Chambre qu'il se proposait de déposer un projet de loi tendant à modifier profondément les relations existantes entre le Gouvernement et la commission du port de Montréal. A la question posée par mon honorable collègue, le député de Beauharnois (M. Bergeron), le ministre des Travaux publics (M. Hyman) vient de répondre qu'il n'a jamais entendu parler de pareille réforme. Cette incertitude règne dans nos esprits depuis 1896, et l'adoption des articles du budget y gagnerait en célérité, si le Gouvernement nous faisait connaître sa pensée au sujet du régime qu'il entend adopter. Un de mes collègues me remet en mémoire qu'il figure au feuilleton, au nom du ministre de la Marine et des Pêcheries, un projet de loi tendant à modifier la loi relative à la commission du port de Québec.

M. HYMAN : L'honorable député ne m'a jamais posé pareille question ; mais il m'a demandé si le Gouvernement se propose de saisir la Chambre d'une proposition de loi tendant à modifier le régime de tous les ports.

M. MONK : Les ports collectivement ou individuellement.

M. HYMAN : Cette phrase : " Ces ports collectivement ou individuellement" ne figure pas dans la question posée par l'honorable député. Le compte rendu officiel des débats en fera foi.

M. MONK : Eh bien, disons " collectivement,"

M. HYMAN : La Chambre n'est pas saisie du projet de loi intéressant les ports collectivement. En toute déférence, je dois observer que ce débat, qui est sorti du cadre ordinaire, devrait se livrer, quand le bill viendra en délibération, alors que la question pourra être discutée sous tous ses aspects. Pour ma part, je dois déclarer que je serai bien aise de communiquer à la députation tous les renseignements que possède mon ministère. La question que l'honorable député m'a posée au sujet de la commission du port de Québec est parfaitement légitime, mais, je le répète, les renseignements me font défaut. Mon ministère ne s'immisce point dans l'administration du port de Québec, et d'ajouter que dans les notes dressées par mes fonctionnaires il n'est point question du personnel de la commission.

M. MONK : Il est loin de ma pensée de chercher à créer des ennuis au ministère ou à retarder le débat ; j'ai voulu uniquement

définir ce que nous tenons à savoir. Parcourons ces articles de dépense : voici un crédit de $207,000 affecté au port de Québec, et $195,000 à Port-Arthur et à Fort-William. Voici un autre crédit de $600,000, en chiffres ronds, destiné aux travaux d'amélioration du chenal du fleuve Saint-Laurent ; puis pour le port de Montréal, la section d'aval à laquelle il a été consacré des sommes importantes chaque année, c'est-à-dire les quais en aval du courant Sainte-Marie, $90,000 ; enfin, au havre de Port-Colborne, en travaux d'amélioration, y compris le brise-lames de l'est, $180,000. Tous les ans, depuis 1896, cette dépense s'est élevée, approximativtment, à ces chiffres, et je le répète, le Gouvernement ne nous fait point connaître ses intentions au sujet du régime qu'il entend établir pour ces ports, soit qu'il les laisse sous la direction de la commission du port, soit qu'il assume lui-même toute la responsabilité à cet égard, en les nationalisant.

M. HYMAN : L'honorable député ne saurait ignorer que les havres de Port-Colborne de Port-Arthur et de Fort-William sont sous l'unique direction et contrôle du ministère des Travaux publics. La juridiction du ministère de la Marine est restreinte aux ports administrés par des commissions.

Port-Arthur et Fort-William—Havre et travaux d'amélioration de la rivière, $195,000.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné aux travaux de dragage, commencés de vieille date. Le port sera approfondi à 22 pieds.

M. R. L. BORDEN : Ces travaux, je suppose, se font d'après un plan d'ensemble. Il y a les travaux du havre de Port-Arthur et ceux de la rivière, qui forme virtuellement un port, s'étendent jusqu'à Fort-William et au delà.

Puis il y a un autre passage à partir du port de Fort-William, dont il n'est pas possible de se servir actuellement pour des fins de navigation ; mais lorsque je passai par là il y a deux ans, on émettait l'espoir qu'une fois ce passage ouvert, la période de navigation se trouverait quelque peu prolongée. Le ministre voudra-t-il nous donner une idée des travaux qu'on exécute à cet endroit et des frais qu'il faudra faire avant que l'on puisse utiliser le port pour toutes les fins pratiques dans un avenir rapproché?

M. HYMAN : Les travaux en voie d'exécution actuellement à cet endroit sont, comme je l'ai dit, le creusement du port jusqu'à vingt-deux pieds de profondeur en deçà du brise-lames. On estime que la dépense totale pour tous ces travaux de dragage sera de $815,000.

M. SAM. HUGHES : Combien la verge?

M. HYMAN : L'estimation varie suivant la nature du terrain.

M. FOSTER : Sur cette somme, combien a-t-il été dépensé jusqu'à présent?

M. HYMAN : A peu près $336,000.

M. FOSTER : Quelle est la nature des matériaux enlevés?

M. HYMAN : Il y en a de toutes les sortes, argile, sable, pierre, tuf. Tout dépend de la profondeur à laquelle se font les travaux dans les différentes parties du port.

M. FOSTER : Est-ce qu'il se produit de nouvelles accumulations de ces matériaux à la suite des travaux?

M. HYMAN : L'ingénieur du département m'informe que nous sommes favorisés sous ce rapport, qu'il ne s'est pas charrié de matériaux excepté à l'embouchure de la rivière Kaministiquia.

M. SAM. HUGHES : Est-il jamais venu à l'idée du ministre que le brise-lames de Port-Arthur est beaucoup trop rapproché de terre pour un grand port? Il devrait être d'au moins un tiers de mille plus éloigné.

Le ministre ne serait pas obligé alors de faire autant de frais de dragage, et une partie de l'argent qu'il dépense de cette manière pourrait être appliquée à la construction de quais. Il pourra continuer à faire du dragage durant cent ans sans réussir à avoir un bon port, tant que le brise-lames sera laissé à cet endroit.

M. HYMAN : Le temps viendra probablement—il n'est peut-être pas très éloigné—où un tel agrandissement du port s'imposera. Il se peut que la distance qui sépare le brise-lames du rivage ne soit pas aussi grande qu'elle devrait être ; mais d'autre part, les travaux de dragage qui sont en voie d'exécution ajoutent beaucoup aux avantages du port en deçà du brise-lames. Le temps n'est pas très éloigné, j'en ai la conviction, où la forte augmentation dans le tonnage des navires fréquentant Port-Arthur et Fort-William nous obligera de dépenser là une somme beaucoup plus forte. J'espère être en mesure avant bien longtemps, si je suis encore au département des Travaux publics, de dresser un plan d'action beaucoup plus large relativement à ces ports ; et je me propose de les visiter en personne en compagnie de l'ingénieur en chef du département. Mais quel que soit le plan que nous adoptions, la dépense que nous faisons actuellement n'en est pas moins nécessaire.

M. SAM. HUGHES : Je ne suis pas de cet avis.

M. HYMAN : Les fonctionnaires du département m'informent qu'une grande partie de ce travail se fait immédiatement en deçà du brise-lames actuel et que nous augmentons graduellement la superfice située en eau profonde. Plus tard le projet plus vaste proposé par mon honorable ami pourra être mis à exécution.

M. SAM. HUGHES : Je me demande si l'honorable ministre a bien saisi le sens de mes paroles. Le brise-lames actuel fut

construit lorsque personne ne s'attendait à ce que des navires de plus de seize pieds de tirant fréquenteraient Port-Arthur ; mais aujourd'hui ce port est fréquenté par des navires tirant vingt pieds d'eau. Ce brise-lames est très rapproché du rivage. Si cette somme d'un million de dollars doit être dépensée pour la construction d'un nouveau brise-lames de chaque côté du brise-lames actuel, mais beaucoup plus au large, assurément il sera nécessaire d'exécuter des travaux de dragage, mais le ministre ne saurait honnêtement dépenser deux millions de dollars pour creuser ce port.

Ce qu'il devrait faire, c'est de laisser ceux qui sont chargés de construire les quais, de les construire, et alors une forte partie des matériaux fournis par la drague pourra être utilisée pour remplir les caissons et les ouvrages en béton de ces quais. Ce que nous demandons, c'est un plan plus vaste en vue de l'établissement de ces ports de Fort-William et Port-Arthur. L'honorable ministre va-t-il prendre en considération le dragage d'une des embouchures du delta auquel le chef de l'opposition a fait allusion ? Il y a trois embouchures. Dans celle du milieu, le dragage pourrait être exécuté d'une manière utile pour les fins de l'établissement du port, et s'il fait le dragage de l'embouchure médiane du delta, qu'il prenne en considération cette circonstance, que la valeur des terres à proximité sera grandement augmentée.

M. HYMAN : Mon honorable ami veut-il parler de la rivière de la Mission ? Le crédit en discussion ne renferme rien pour la rivière en question. J'apprécie les observations faites par l'honorable député ; mais il est facile, en discutant les améliorations aux ports, de parler d'une dépense d'un million de dollars. Je ne voudrais pas, pour ma part, assumer la responsabilité d'une dépense aussi considérable avant d'avoir eu un rapport des ingénieurs du gouvernement et d'avoir visité le port en personne en leur compagnie. De l'opinion de nos ingénieurs, le dragage que nous faisons actuellement devra se faire, à tout événement. Serons-nous justifiables à l'avenir de faire une dépense considérable d'un million ou plus, c'est ce que nous ne pourrons décider que plus tard, lorsque nous aurons tracé un plan général d'action et que nous aurons constaté si, oui ou non, le développement de la navigation dans ce port nécessite l'exécution d'un tel plan.

M. SAM. HUGHES : La question a été soulevée en cette Chambre à deux ou trois reprises, mais il s'est produit de si nombreux changements dans le département en question que le ministre suppléant lui-même ne sait évidemment pas ce qui s'est passé.

M. HYMAN : Elle a été discutée tous les ans depuis que je fais partie de la députation.

M. SAM. HUGHES : Ma prétention est celle-ci, que mon honorable ami ne saurait avec avantage dépenser un million de dollars à faire du dragage en deça du petit brise-lamess construit dans ce port.

M. HYMAN : Je n'ai pas dit que je me proposais de dépenser pareille somme à cet endroit. Cette entreprise comprend les travaux dans la rivière Kaministiquia également. Mon honorable ami le chef de l'opposition m'a demandé ce que pourrait coûter le dragage des deux ports et je lui ai donné la somme de $816,000 comme étant l'estimation de nos ingénieurs, après un examen attentif des diverses natures de terrains composant le fond.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre n'a pas été bien compris, il ne doit s'en prendre qu'à lui-même, car il a certainement déclaré que cette somme devait être dépensée en travaux de dragage. Je lui ai fait observer qu'il n'y a pas de brise-lames à Fort-William, et il ne se propose pas de limiter la dépense à Port-Arthur. Je ne vois pas où l'on puisse faire d'autres travaux de dragage dans la rivière Kaministiquia.

M. R. L. BORDEN : Les travaux sont-ils exécutés directement par le département au moyen de ses propres dragueurs, ou sont-ils donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Ils sont donnés à l'entreprise. Nous payons tant de la verge, et dans certains cas tant de l'heure ; mais le résultat est virtuellement le même. Quand nous payons tant de l'heure, c'est pour le minimum d'ouvrage qu'ils sont obligés de faire dans ce laps de temps.

M. R. L. BORDEN : Qui sont les entrepreneurs ?

M. HYMAN : M. Bowman, qui dirige le dragueur n° 6 ; pour le dragueur n° 1, la compagnie dite : " The Great Lakes Dredge Company " ; pour le dragueur " Kingsford ", M. C.-S. Boone.

M. SAM. HUGHES : Est-ce le même M. Bowman qui fait partie de la législature provinciale et à qui le Gouvernement a donné une garantie d'un million de dollars ?

M. HYMAN : Non, c'est le frère de ce monsieur.

M. BERGERON : Quel est le principe qui guide le département dans ces travaux de dragage ? Pour certains dragueurs on paie tant de l'heure, et pour certains autres tant de la verge, et quand on paie à la verge les prix varient. Ce nommé Bowman doit être un grand ami du Gouvernement. Le dragueur " Kingsford " est-il la propriété de M. Boone ?

M. HYMAN : Oui.

M. BERGERON : Evidemment on ne met pas à exécution le plan de l'ancien ministre des Travaux publics, M. Tarte, qui voulait que l'administration possédât ses propres dragues et les fit fonctionner dans toute

l'étendue du pays, mode d'exploitation qui, d'après lui, coûterait moins cher que la pratique actuelle de louer des dragueurs. On a payé à M. Boone $10 de l'heure pour 869 heures de dragage en juillet et septembre ; et pourtant, il y a quelques années, ces honorables messieurs de la droite prétendaient que $8 de l'heure, c'était trop cher. La "Great Lakes Dredging Company" est payée d'après un principe différent. Elle a dragué 8,323 verges à 90 cents ; 481 verges à 45 cents; 7,959 verges à 23 cents, et 13,122 verges à 15 cents. Et tout ce dragage a été exécuté au même endroit. J'observe qu'un nombre illimité d'ingénieurs et d'inspecteurs a été employé à ce travail, à se surveiller, sans doute, les uns les autres. Qui est-ce qui décide si tel dragueur sera payé à l'heure où à la verge et les prix qu'il faudra payer de la verge. Voici un autre dragueur, le n° 5, lequel, j'imagine, est la propriété de la "Great Lakes Dredging Company". Pour celui-là on a payé 7,224 verges à 90 cents ; 8,777 verges à 40 cents ; 47,022 verges à 23 cents ; 22,623 verges à 15 cents et 444 verges à $1.25, lesquels travaux ont tout été exécutés au même endroit. Ce M. Bowman, dont il est question ici, doit être un grand ami du Gouvernement.

Une voix : Il était député à la législature provinciale.

M. BERGERON : Il est probable qu'il y aura du dragage un de ces jours ; car les deux gouvernements ne voudront probablement pas se servir des mêmes dragueurs. Il a le dragueur n° 6 qui a été employé depuis le 13 août jusqu'au 13 octobre, 193,596 verges à 15 cents. Un autre, à peu de distance du même endroit, à $1.25. Plus loin je trouve Bowman touchant 20 cents de la verge. Puis voici M. Boone avec le dragueur "Kingsford". Il a été employé 168 heures à $12 ; le prix va en augmentant. Puis voici une inscription de 96 heures et 50 minutes (voilà ce qui s'appelle calculer juste) à $10.

M. HYMAN : Cela montre que nous surveillons de près.

M. BERGERON : En effet, la surveillance paraît occuper beaucoup de monde, si on en juge par le nombre d'inspecteurs et d'ingénieurs ; mais je crains qu'il n'y ait une entente entre tous ces gens. Pour les fins de ce travail, j'imagine que Fort-William et Port-Arthur sont considérés ensemble, car ces deux ports sont presque contigus. Je crois que l'honorable ministre (M. Hyman) est chargé de la direction de ces travaux. Voudra-t-il nous dire quel est le fonctionnaire ayant sous ses ordres les sous-ingénieurs et inspecteurs employés ici par l'administration. J'aimerais aussi à savoir d'après quelle règle les hommes sont payés. Je ne sais pas quelles sont leurs attaches politiques, mais je vois que certains journaliers reçoivent $2.50 par jour, d'autres $2 par jour et d'autres encore $1.50 par jour ; il ne paraît y avoir aucune règle fixe suivie par le département en cette matière.

M. HYMAN : L'honorable député pose une question et y répond du même coup.

M. BERGERON : Ce que vous venez de dire est très habile, mais n'est pas exact, à mon avis. Le ministre sera peut-être en mesure de me dire s'il existe une règle qu'il applique en cette matière. Il est une autre question que j'aimerais à poser. Je vois qu'on veut se faire payer une certaine quantité de bois acheté de la "Pigeon River Lumber Company." En pareil cas, avez-vous recours à la publicité et à la concurrence, ou bien, l'ingénieur ou inspecteur chargé de la direction des travaux s'adresse-t-il à la "Pigeon River Company"—?

M. HYMAN : Cette somme n'est pas comprise dans le crédit en discussion. Elle est pour réparations à un brise-lame.

M. BERGERON : Ça doit revenir au même ; il n'y a qu'un Port-Arthur.

M. HYMAN : Mais il peut y avoir différentes sortes de travaux au même endroit.

M. BERGERON : L'honorable ministre voudra-t-il signaler à mon attention le crédit dans lequel cette somme se trouve comprise, lorsque nous y arriverons ?

M. HYMAN : J'essaierai de ne pas oublier.

M. BERGERON : Et voudra-t-il répondre sur-le-champ à mes autres questions ?

M. HYMAN : Avec plaisir. En ce qui regarde la variation dans les prix payés pour la main-d'œuvre, les mêmes différences ont toujours existé. Pour certains travaux il nous faut une meilleure catégorie d'ouvriers que pour d'autres ; il nous faut des hommes qui soient un peu plus que de simples journaliers. Ceux là reçoivent $2.50 par jour. Quant au dragage, mon honorable ami semble préoccupé de ce qu'il s'est trouvé une si grande variété de matériaux à Port-Arthur. Je dois lui dire que les plans indiquent, par endroits, jusqu'à quatre sortes de matériaux réunis : de la vase et du sable à la surface, puis de l'argile, puis du tuf et enfin de la roche. Les prix varient suivant les différences de matériaux. Le département a un ingénieur là-bas, M. Temple. Voilà quatre ans qu'il est chargé de la direction de ce travail. Bien entendu, nous le tenons responsable. Il ne fixe pas les prix à payer pour le dragage, mais il fait des rapports qui sont transmis à l'ingénieur en chef et au sous-ministre. Quant à la différence des prix payés pour le dragage, $10 et $12 de l'heure, ils sont calculés d'après la quantité d'ouvrage que les divers dragueurs peuvent exécuter. Tout est calculé d'après une quantité déterminée. En ce qui regarde la ligne de conduite générale suivie par le département, pour ma part je suis

d'avis qu'il serait bon que le département eût un plus grand nombre de dragueurs. Mais l'honorable député n'ignore pas sans doute que ces dragueurs coûtent très cher. Un dragueur de première classe aujourd'hui coûte au moins un quart de million de dollars. Depuis nombre d'années le département a demandé des crédits à cet effet, et il s'est pourvu de dragueurs du dernier modèle et capables de faire l'ouvrage au plus bas prix.. Mais le département ne saurait guère demander un crédit en vue d'acheter des dragueurs en nombre suffisant pour tous les ports ; car dans certains ports, une certaine sorte de dragueur donne les meilleurs résultats, tandis que dans d'autres ports il faut un dragueur d'un autre type. Je ne pense pas que le département puisse espérer jamais être pourvu d'un nombre suffisant de dragueurs pour répondre aux besoins de tous les ports. Mais c'est bien le plan d'action adopté par le Gouvernement que d'augmenter sa flottille de dragueurs.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il de dragueurs employés à Port-Arthur et à Fort-William ?

M. HYMAN : Quatre.

M. R. L. BORDEN : Ont-ils été construits spécialement pour faire cet ouvrage ?

M. HYMAN : Non.

M. R. L. BORDEN : Où ont-ils été construits ?

M. HYMAN : Ces dragueurs ne sont pas la propriété du département. Je regrette de ne pouvoir donner à mon honorable ami le renseignement qu'il demande. Nous n'avons affaire qu'avec l'entrepreneur ; et du moment que le dragueur répond aux exigences du département, nous sommes satisfaits.

M. R. L. BORDEN : Je posais cette question en vue de me rendre compte de la possibilité pour le département de faire l'acquisition de dragueurs. Je me disais que le ministre avait dû mettre cette question à l'étude, (ou que son plan d'action était de faire l'acquisition de dragueurs), et qu'il serait en mesure de nous dire si ces dragueurs étaient fabriqués dans notre pays ou ailleurs.

M. HYMAN : Je ne suis pas renseigné à cet égard.

M. SAM. HUGHES : Quels sont les noms des deux autres dragueurs?

M. HYMAN : Le n° 5 est nommé l' " Arthur " et le n° 6 le " Kingsford ". Le n° 5 est la propriété de la " Great Lakes Dredging Company."

M. FOSTER : Avec qui le marché a-t-il été passé ?

M. HYMAN : Mon sous-ministre m'informe que c'est avec M. A.-F. Holmes.

M. BERGERON : Le même homme?

M. HYMAN : Le même homme.

M. SAM. HUGHES : Nous avons ici pour dragage de la rivière Kaministiquia, $20,939, payés à M. F.-A. Bowman. Puis nous avons la Great Lakes Dredging Company, $2,119. Dragage dans la rivière Kaministiquia, près de l'élévateur D, $4,036, " Great Lakes Dredging Company $1,333. Qui est le propriétaire du dragueur " Kingsford ".

M. HYMAN : M. C.-S. Boone.

M. SAM. HUGHES : Dragage dans le port de Port-Arthur, au pied du nouvel élévateur du chemin de fer canadien du Nord, $14,484; " Great Lakes Dredging Company ", $18,917, faisant un total de $73,679, pour dragage à Port-Arthur l'année dernière. Cette année, le ministre soumet une autre estimation de $195,000 pour dragage. Je n'hésite pas à dire au ministre qu'il ne suit pas une bonne méthode, et que le public n'en a pas pour son argent.

M. HYMAN : L'honorable député a droit à son opinion, et probablement que j'ai droit à la mienne. Mon opinion est que le pays en a pour son argent. La dépense relève directement du bureau de l'ingénieur en chef qui exerce sur elle une surveillance très attentive. Depuis que j'ai été chargé de la direction de ce département, il n'a été passé aucun marché ni fait aucun arrangement quelconque, si ce n'est à la suite d'un rapport de l'ingénieur en chef.

M. SAM. HUGHES : De quelle profondeur à quelle profondeur, l'honorable ministre fait-il exécuter les dragages à la fois à Port-Arthur et à Kaministiquia ?

M. HYMAN : La profondeur moyenne actuelle est variable. Notre intention est de donner une profondeur de vingt-deux pieds d'eau, graduellement d'une extrémité des quais à l'autre.

M. R. L. BORDEN : Le ministre pourrait-il donner au comité une idée de la grandeur, de la puissance et de la valeur de chacun de ces dragueurs?

M. HYMAN : Je ne connais pas la valeur des dragueurs, car ils sont la propriété des entrepreneurs qui exécutent ces travaux pour le ministère. Nous prenons en considération la somme d'ouvrage qu'un dragueur peut exécuter en un certain laps de temps. Quand nous payons un dragueur au taux de $10 de l'heure, il est censé faire un travail ordinaire. Si le dragage se fait dans la vase ou le sable, le prix est de 15 cents la verge ; c'est ce que l'on considère être un prix raisonnable.

M. SAM. HUGHES : Un dragueur de type moderne peut exécuter le dragage de la vase à bien meilleur marché que cela.

M. HYMAN : C'est possible. Le département est à faire actuellement l'examen d'un dragueur qui peut faire l'ouvrage à meilleur

marché ; mais il n'est pas possible de se procurer un dragueur de cette nature au Canada.

M. STOCKTON : Est-ce que cela comprend le service des allèges?

M. HYMAN : Oui. Pendant qu'un dragueur est à travailler à $10 de l'heure, il se trouve à travailler dans diverses natures de terrains dont les prix de dragage varient de 16 cents ⅔ à 40 cents la verge, suivant les circonstances.

M. R. L. BORDEN : Voici pourquoi j'ai posé cette question au sujet de la valeur des dragueurs. Un prédécesseur du ministre actuel nous a déclaré en comité il y a plusieurs années que le département, comme l'a affirmé mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron), avait à l'étude un projet pour la construction de dragueurs, en vue de l'exécution de ce travail, attendu qu'il pourrait être exécuté plus économiquement de cette manière. Il s'est écoulé plusieurs années depuis, et il me semble que si le département est toujours de la même opinion, il a dû se procurer les renseignements que j'ai demandés au sujet de ces dragueurs ; car je suppose que ces dragueurs sont d'un modèle convenable pour l'exécution de ce travail. S'ils conviennent pour ce genre d'ouvrage, il me semble qu'on aurait pu se renseigner il y a longtemps quant à leur prix de revient et quant à la somme qu'il faudra payer pour en obtenir de semblables, afin que l'économie signalée par le prédécesseur de l'honorable ministre puisse être effectuée. Le ministre reconnaîtra qu'à ce point de vue il aurait été à propos que le Gouvernement se renseignât à ce sujet. Il nous a parlé d'un dragueur du prix de $250,000. J'aimerais à savoir si quelqu'un de ces dragueurs a coûté dans le voisinage de cette somme.

M. HYMAN : Je ne pense pas qu'aucun de ces dragueurs ait coûté autant que cela ; ils ne sont pas du même modèle.

M. R. L. BORDEN : Le ministre constatera, je pense, que pour la même fin il aurait pu faire l'acquisition de tous ces dragueurs moyennant la moitié ou le quart de cette somme. La question semble pertinente pour cette raison ; car si vous pouvez faire le dragage des ports de Fort-William et de Port-Arthur au prix de 5 cents la verge cube, il n'y a pas de raison pour que vous payiez 15, 20 et 25 cents la verge cube. J'espère donc que le ministre, pendant la présente session, ou à quelque date prochaine, nous fournira des renseignements sur ce sujet. Quelques entrepreneurs peuvent trouver un avantage à exécuter des travaux de dragage dans ces ports à pareils prix ; mais l'intérêt du contribuable demande que cette manière de faire soit discontinuée, s'il est vrai, comme l'a déclaré le prédécesseur de l'honorable ministre, que ces travaux peuvent êetre exécutés moyennant un tiers ou un quart des prix payés actuellement.

M. HYMAN : Le département ne saurait entreprendre de travaux à Port-Arthur ni à Kaministiquia tant que nous ne nous serons pas pourvus de dragueurs d'un type tout à fait moderne. Si nous tentions de le faire avec les dragueurs actuels, l'honorable député dirait, je le crains, que nous ne faisons pas tout notre devoir. Si nous faisions l'acquisition de ces dragueurs, nous ne pourrions pas, j'en ai la conviction, exécuter le travail pour un seul sou meilleur marché que nous le faisons sous le régime actuel. Si nous adoptions cette ligne de conduite, nous serions tenus de dépenser sur-le-champ une forte somme d'argent imputable sur le capital en vue de l'exécution des travaux à Port-Arthur. Et que ferions-nous des dragueurs plus tard. Je crois que c'est une règie suivie dans les marchés de dragage qu'une certaine somme destinée à l'achat du matériel doit être imputée sur le compte des frais de dragage. Je suppose que le département dise : " Nous ne ferons pas l'ouvrage, avant d'avoir obtenu du Parlement un crédit de $400,000 ou de $500,000 en vue de faire l'acquisition de ces dragueurs qui nous permettront d'exécuter l'ouvrage en deux ou trois ans. Il se peut qu'alors les dragueurs ne soient pas placés aux endroits où l'on puisse s'en servir ; et il en résulterait qu'une forte somme devra être imputée sur le prix de revient des travaux. Mais nous adoptons graduellement un nouveau plan d'action. En ce moment nous sommes à construire un nouveau dragueur d'après les derniers modèles, et nous espérons être en mesure de faire quelque chose avec l'aide de ce dragueur.

M. BERGERON : Où le fait-on construire ?

M. HYMAN : Il est donné à l'entreprise aux chantiers, à Polson, Toronto.

M. BERGERON : Est-ce un dragueur considérable ?

M. HYMAN : C'est un cure-môle à drague hydraulique de 24 pouces.

M. BERGERON : Comme le " J.-Israël-Tarte " ?

M. HYMAN : Virtuellement d'après le même principe, si ce n'est qu'il est pourvu de toutes les améliorations les plus modernes. Le département cherche à atteindre graduellement la perfection dans ce service; mais je ne pense pas que la Chambre soit d'opinion entre temps de nous faire interrompre tout travail à Port-Arthur.

M. R. L. BORDEN : Je sais que mon honorable ami n'est pas disposé généralement à se montrer injuste, mais il a interprété mes remarques d'une manière que ne légitiment aucunement les paroles dont je me suis servi. Depuis combien d'années se poursuivent les travaux de dragage dans cette rivière ? Depuis plusieurs années, n'est-ce pas ?

Sir WILLIAM MULOCK : Depuis au moins trente ans.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, un ministre d'Etat nous a déclaré que ces travaux pourraient être exécutés d'une manière beaucoup plus économique si le département faisait l'acquisition de dragueurs et se chargeait de l'exécution directe des travaux. Je ne saurais dire si cette prétention est soutenable ou non. Je n'ai pas donné à entendre que l'honorable ministre devrait interrompre les travaux, mais j'ai déclaré que si jamais le plan d'action du département avait été ce que l'on disait, il serait à propos de s'enquérir, afin que le ministre des Travaux publics fût en mesure de nous renseigner. L'honorable ministre affirme que cette manière de faire ne sera pas moins coûteuse ; mais lorsque je lui pose les questions même les plus pertinentes au sujet, il n'est pas en mesure de me répondre. Il ne saurait dire combien coûterait un dragueur propre à faire ce travail. N'est-ce pas là le premier point à considérer, afin de nous rendre compte si, oui ou non, le ministère peut exécuter lui-même le travail à meilleur marché ? Ne faudra-t-il pas considérer le prix du dragueur et la dépense nécessitée par sa mise en œuvre ? Ne faut-il pas considérer que le dragueur durant une partie du temps ne sera peut-être pas utilisé, une fois ces travaux terminés ? Toutes ces questions sont à examiner, mais l'honorable ministre ne semble guère en mesurt de renseigner le comité. Un élément à faire entrer en ligne de compte, c'est naturellement le prix des dragueurs propres à l'exécution de ce travail et le laps de temps dans lequel il sera possible de se procurer de ces dragueurs. Il se peut qu'une fois ces renseignements obtenus, nous nous apercevions que l'honorable ministre a parfaitement raison ; mais il faudrait fournir au comité les renseignements nécessaires qui lui permettraient de se former une opinion en cette matière, et d'offrir les conseils qu'il jugerait à propos, avant de voter les fonds.

M. HYMAN : Je suis sûr que l'honorable député ne me croira pas coupable d'avoir cherché à dénaturer le sens de ses paroles. En ce qui regarde la prix de revient d'un dragueur, le comité se rendra compte que pour une somme d'environ $250.000, il est possible de construire une drague suceuse de première classe. Une drague de ce type ne serait pas tout le travail qu'il y aurait à exécuter là-bas ; il nous faudrait en outre une drague pour le tuf et la pierre.

M. R. L. BORDEN : Ces dragueurs dont vous avez parlé ne sont pas tous de la même classe ?

M. HYMAN : Ces quatre dragueurs sont tous de la même classe ; ils sont tous de la classe connue sous le nom de dragues à augets. Il n'entrerait pas dans le plan d'action du ministère de faire l'acquisition de ces dragues. Si l'administration achetait de ces dragues et les faisait fonctionner en régie directe, je doute fort que le travail pût être fait plus économiquement qu'en payant tant de l'heure pour chaque dragueur, ou tant par verge pour le travail fait à l'entreprise. Je dirai simplement que cette question du dragage au Canada est très sérieuse et importante. Il n'y a virtuellement pas de drague utilisable. Je ne sache pas qu'il y ait dans le pays une seule drague, grande ou petite, disponible pour les travaux du département et dont le département ne se sert pas. Il est très difficile de se procurer des dragues, et c'est pourquoi je suis convaincu que le département devra petit à petit se mettre à acheter et à faire fonctionner ses dragues en régie. Mais je ne pense pas que la Chambre accepte l'opinion de ceux qui pensent qu'il serait à propos de faire ce changement dans le laps d'une année.

M. BERGERON : Je conçois la position difficile dans laquelle se trouve mon honorable ami le ministre intérimaire des Travaux publics. Je pense qu'il n'a pas saisi la portée des remarques du chef de l'opposition. Je pense qu'il n'était pas ici, il y a quelques années, lorsqu'un de ses prédécesseurs demanda au Parlement de lui voter une très forte somme d'argent en vue d'aménager les ateliers du gouvernement à Sorel. Ces ateliers devaient s'occuper de la construction de dragueurs qu'on utiliserait dans tout le Canada. Cette quantité fut beaucoup discutée ici. C'était une très forte somme d'argent qu'on demandait. Certains membres de la députation exprimèrent une opinion très semblable à celle que vient d'exprimer mon honorable ami ; mais la majorité de la Chambre, ainsi que les ministres qui étaient responsables de la mesure appuyèrent l'opinion du ministre des Travaux publics d'alors. L'argent fut dépensé.

Je crois que l'on a consacré plus d'un demi-milion de dollars à la construction d'un atelier à Sorel. Est-ce exactement ce chiffre-là ?

M. HYMAN : Comme le dit l'honorable député, c'est une forte somme.

M. BERGERON : Conformément à l'intention du ministre de cette époque, on a commencé beaucoup de travaux, mais on ne les a pas continués. Je crois que c'est là une preuve des mauvais résultats auxquels il faut s'attendre de la part d'un gouvernement qui n'a pas de politique arrêtée. S'il en avait été autrement la disparition du ministre des Travaux publics n'aurait donné lieu à aucun changement, on aurait continué. Mais on ne l'a pas fait, et aujourd'hui l'atelier de Sorel n'est pas aussi important qu'on avait d'abord pensé qu'il le serait. On répondra peut-être qu'on le fait servir aux réparations de la flotte employée au creusage du Saint-Laurent. Ces travaux ne se font pas comme ils devraient se faire, si j'en juge par ce qui est arrivé l'été der-

nier. La chaudière du " J.-Israël-Tarte ", le dragueur le plus considérable, a fait explosion, et le dragueur n'a pu rien faire du tout.

M. FOSTER : C'est le " Préfontaine " qui a fait explosion.

M. BERGERON : Le steamer " Préfontaine " était près du dragueur " Tarte ".

M. FOSTER : Il a crevé sa chaudière.

M. BERGERON : Le ministre de cette époque devait construire d'autres dragueurs. Il y a de cela six ans. Combien en a-t-il construits? On a dit que lorsqu'ils auraient terminé les travaux du chenal du Saint-Laurent ils seraient employés au creusement du canal de la baie Georgienne, projet en ce moment soumis au Parlement. Notre honorable collègue a dit ici, en sa qualité de ministre de la couronne, et à la satisfaction du Parlement, qu'il était de bonne politique que le gouvernement fît construire et possédât ses propres dragueurs parce que, de cette façon, les travaux lui coûteraient moitié moins qu'il ne paye aujourd'hui en les faisant faire par des dragueurs qu'il prend à bail. Mon honorable ami a dit, et c'est de toute évidence, qu'il est difficile de se procurer des dragueurs et que, naturellement, il faut les payer de plus en plus cher. Mais, si le Gouvernement s'en était fait construire, les entrepreneurs auraient maintenu leurs prix aussi bas que possible. Que fait-on de ce fameux dragueur? Il devait être bon, puisque le Gouvernement en fait construire un semblable à Toronto. C'est un dragueur d'un genre particulier, et celui qu'on a fait construire en premier lieu ne travaille pas du tout.

M. HYMAN : Le " J. Israël Tarte " a travaillé pendant la dernière saison.

M. BERGERON : Il n'a guère fait d'ouvrage.

M. HYMAN : Il a fonctionné l'automne dernier. Quant aux ouvrages de Sorel, on a suivi, en ce qui concerne les travaux de dragage, les plans mêmes que l'honorable député dit avoir été mis à exécution par un membre du Gouvernement. Tous les dragueurs destinés au creusage du chenal des bateaux, à l'exception du " Laval ", dont la coque seule fut construite ici, tous ces dragueurs, dis-je, furent construits à l'atelier de Sorel, et il m'a toujours semblé qu'ils fonctionnaient admirablement. On est à construire à Sorel, pour le département des Travaux publics, un dragueur du nom " W. S. Fielding." A part cela, le département des Travaux publics, comme je l'ai dit, travaille à se munir de dragueurs perfectionnés ; mais je ne crois pas qu'il serait sage de faire toutes ces dépenses dans une année. Nous travaillons graduellement à nous munir de dragueurs-élévateurs, et il est absolument certain que les travaux nous coûteront moins cher si nous les exécutons au moyen des machines les plus convenables.

M. FOSTER : Comment arrivez-vous à fixer le taux de $10 par heure?

M. HYMAN : En prenant pour base une capacité de 800 verges par jour.

M. FOSTER : Pour quelle sorte de travaux?

M. HYMAN : Tout est basé sur les travaux à exécuter dans le sable et la vase, et qui coûtent 15 cents. Il y a ensuite un prix régulier qui est censé être l'équivalent des travaux exécutés dans le tuf et le roc.

M. FOSTER : Pourquoi fixer à 15 cents la verge le prix des travaux à exécuter dans le premier cas?

M. HYMAN : Parce que c'est un prix jugé convenable quant à ces travaux-là.

M. FOSTER : Et c'est sur cela qu'on se base pour adjuger l'entreprise?

M. SAM. HUGHES : Il n'y a pas d'entreprise du tout.

M. FOSTER : Y en a-t-il ?

M. HYMAN : Certainement. Il y a une entreprise d'adjugée par le département aux propriétaires du dragueur.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre daignerait-il expliquer ce que c'est qu'une entreprise ? Qu'il ne trompe pas la Chambre. Je ne crois pas qu'il ait l'intention de tromper——

M. HYMAN : Monsieur le président, j'en appelle au règlement. Je ne désire aucunement tromper la Chambre.

M. le PRESIDENT (M. Oliver) : Je crois que l'honorable député (M. Sam. Hughes) devra reconnître qu'il a enfreint le règlement.

M. SAM. HUGHES : Non pas. J'ai dit qu'il n'avait pas l'intention de tromper la Chambre.

M. le PRESIDENT : Il me semble l'avoir entendu dire que l'honorable ministre trompait la Chambre.

M. SAM. HUGHES : D'après ce que j'ai compris, l'honorable ministre a dit que l'entreprise adjugée à M. Bowman avait pour objet l'exécution du dragage à raison de $14.484.39, et à l'embouchure de la rivière Kaministaquia, à raison de $20,939.40. A-t-on fait un contrat à ce sujet ? Non.

M. HYMAN : Oui.

M. SAM. HUGHES : Qu'était ce contrat ? Quelles en étaient les conditions ?

M. HYMAN : Si l'honorable député veut prononcer un discours, je vais lui en fournir l'occasion.

M. SAM. HUGHES : J'entends que l'honorable ministre nous dise les conditions de ce contrat.

M. HYMAN : Je désire faire mon exposé sans être interrompu. Les conditions du contrat sont précisément celles que j'ai déjà mentionnées. Il a été stipulé entre le département et les propriétaires de dragueurs qu'ils exécuteraient les travaux à raison de $10 par heure. On a fixé ce prix en se basant sur la capacité du dragueur et on a fixé à 15 cents le prix de l'ouvrage à faire dans le sable et la vase. Pour le dragage dans le roc il a été établi un prix proportionnel à celui de 15 cents pour dragage dans le sable et la vase, et un autre prix pour dragage dans le tuf. Telle est la nature du contrat intervenu entre les propriétaires du dragueur et le département des Travaux publics.

M. SAM. HUGHES : Par ce contrat on s'est engagé à payer $10 par heure ?

M. HYMAN : Oui.

M. SAM. HUGHES : C'est là une simple convention. A mon sens, il y aurait contrat si l'ingénieur avait fait des estimations par rapport aux travaux à exécuter l'année prochaine et pour l'exécution desquels nous votons $195,000. Nous désirons savoir du ministre s'il peut nous dire quelle est la proportion du dragage à faire dans le sable, dans le tuf et dans le roc. Sur quoi base-t-il son estimation de $195,000 ? Peut-il dire à MM. Conmee et Bowan, et à toute l'équipe en général : Eh bien ! messieurs, il y a dans ce port certains embarras que vous devrez faire disparaître ; combien nous demandez-vous pour faire disparaître tout ce sable, cette vase et ce tuf ? Combien exigez-vous pour enlever tout cela ? Voilà ce que j'appellerais une entreprise, un contrat ; mais je ne puis donner ce nom à l'arrangement d'après lequel le ministre doit payer $10 par heure, prix sur lequel il se base pour demander ce crédit de $195,000.

M. HYMAN : Le crédit de $195,000 est basé sur l'estimation de l'ingénieur au sujet de la somme d'ouvrage que nous pourrons faire dans ces ports-là cette année, et sur l'estimation de la quantité de verges cubes de sable, de roc, de vase ou de tuf qu'il y aura à enlever. Le contrat, ou, comme vous l'appelez, la convention que ces messieurs ont fait avec nous, repose sur le fait qu'un dragueur gagne environ $10 par heure et doit enlever 300 verges par jour. A 15 cents par verge, cela fait $120 par journée de douze heures. Les ingénieurs savent parfaitement combien un dragueur peut enlever de verges cubes en creusant dans le tuf, dans le roc ou dans le sable.

M. SAM. HUGHES : Le ministre pourrait-il donner les chiffres se rapportant à ce crédit? S'il ne les donne pas à présent, je ferai une motion afin de les obtenir. Je veux parler de l'estimation de la quantité de matière à enlever cette année pour cette somme de $195,000. Combien de matière de ces différentes sortes y a-t-il à enlever?

M. SAM. HUGHES.

M. HYMAN : Je ne suis pas en état de fournir de détails au sujet de chaque verge de sable, de roc ou de tuf qu'il peut y avoir à enlever ; mais il y a tant de dragage à faire là.

M. SAM. HUGHES : C'est une somme considérable.

M. HYMAN : Monsieur le président, s'il m'est permis de donner une explication, je dirai qu'il y a de la matière à enlever sur une certaine étendue ; que nous estimons pouvoir enlever, cette année, de ce port, une certaine quantité de matière qui, d'après notre estimation, comprendra tant de sable, tant de tuf et tant de roc. En réunissant ces différents item les ingénieurs du département ont jugé que nous pourrions exécuter des travaux jusqu'à concurrence de $195,000 dans le port de Port-Arthur et dans la rivière Kaministiquia.

M. SAM. HUGHES : Sur quoi vous basez-vous pour arriver à ce résultat?

M. HYMAN : Sur les plans fournis au département, et sur les levés hydrographiques qui sont en la possession du département.

M. SAM. HUGHES : Le ministre peut déposer ces chiffres-là.

Un autre point : Où déposez-vous la matière enlevée par le dragueur?

M. HYMAN : On va la déverser dans le lac, là où l'eau est plus profonde.

M. SAM. HUGHES : Où cela?

M. HYMAN : Le plus près possible.

M. SAM. HUGHES : De sorte qu'il va falloir nettoyer encore.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi le département ne ferait-il pas mieux de payer tant par verge cube de matière enlevée, que de payer le dragueur $10 par heure ?

M. HYMAN : C'est ce que nous avons fait dans certains cas. Je ne sache pas que le résultat soit bien différent. Le prix est basé sur la capacité du dragueur.

M. R. L. BORDEN: C'est tout simplement un autre moyen d'arriver à ce que vous appelez le même résultat. Quand vous payez $10 par heure comment savez-vous que la quantité de matière prévue est réellement enlevée?

M. HYMAN : Nous avons un ingénieur qui visite le port et un inspecteur qui se tient sur chaque dragueur. Il arrive un rapport au département tous les jours, et ainsi nous pouvons nous rendre compte.

M. R. L. BORDEN : Il y a quelque temps le ministre nous a dit qu'il n'était pas à propos d'employer des dragueurs appartenant au département, parce qu'il pense que ces travaux de dragage cesseront un bon jour ; mais le directeur général des Postes dit qu'il se fait du dragage dans ces endroits depuis

trente ans. A en juger d'après la nature même de cette rivière, n'est-il pas probable qu'il faudra toujours faire du dragage à cet endroit?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, toujours.

M. HYMAN : L'honorable député de Victoria a parlé aussi de la nécessité qu'il pourrait y avoir d'agrandir considérablement le port.

M. R. L. BORDEN : N'est-ce pas une raison de plus pour que le ministre étudie la recommandation que l'on a faite ce soir ?

M. HYMAN : J'ai reçu certains renseignements et je suis très heureux qu'il y ait eu discussion.

M. R. L. BORDEN : Où allez-vous employer le nouveau dragueur que la Compagnie Polson, de Toronto, est à construire.

M. HYMAN : Dans les Provinces maritimes.

M. R. L. BORDEN : Ne fait-on pas construire actuellement un dragueur qu'on se propose d'employer à cet endroit-ci?

M. HYMAN : Non.

M. R. L. BORDEN : Le dragueur que construit la Compagnie Polson actuellement pourra-t-il convenablement faire de l'ouvrage à l'embouchure de la Kaministiquia?

M. HYMAN : Les fonctionnaires du département m'informent qu'il fonctionnerait d'une façon particulièrement avantageuse à cet endroit.

M. SAM. HUGHES : Je dois dire que je me suis toujours opposé aux travaux qui s'exécutent maintenant à Port-Arthur et à Fort-William, et surtout à ceux de Port-Arthur. D'abord, le brise-lames ayant été placé trop près de la rive, il faut draguer en deçà du brise-lames, pour permettre aux vaisseaux de tourner.

Mais je prétends que le département a complètement tort de faire ce qu'il fait au sujet de ces ports-là. J'ai l'intention de demander combien on a dépensé, en tout, jusqu'à présent, à cet égard. Un dragueur hydraulique pourrait parfaitement fonctionner à Port-Arthur. J'ai fait des sondages dans le port avant les ingénieurs du département, et je puis dire que la vase—c'est surtout de la vase qu'il y a là—pourrait être déversée sur la rive sans être exposée à redescendre dans le port. Quand je vois quelles sommes considérables le département a consacrées aux travaux de dragage dans ce port, je n'hésite pas à dire que j'irai, aussitôt que possible, démontrer, chiffres en mains, au comité des comptes publics, que ces travaux n'ont pas été exécutés comme ils auraient dû l'être.

M. BLAIN : Dans quel état se trouve le brise-lames de Port-Arthur ?

M. HYMAN : On est actuellement à le réparer. Il a été dépensé, l'année dernière, de ce chef, environ $15,000.

M. BLAIN : Il y a quelques années on a dit que le brise-lames de Port-Arthur était en fort mauvais état et qu'il pouvait être complètement emporté par l'eau si on n'y faisait tout de suite des réparations considérables. Quand l'honorable ministre pense-t-il que le brise-lames actuel sera complètement achevé et réparé ?

M. HYMAN : Nous ne demandons pas de crédit par rapport au brise-lames cette année. L'ingénieur m'informe que toutes les réparations nécessaires seront complétées à même le crédit de cette année.

M. BLAIN : Quelle est l'expérience du département au sujet du retour de la matière enlevée, dans le port ? Y a-t-il une proportion considérable de cette matière qui revient à l'endroit d'où on l'avait enlevée, et qu'il faille enlever de nouveau au moyen du dragueur ?

M. HYMAN : Il y en a une assez grande quantité à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, et il nous faudra toujours faire faire du dragage à cet endroit.

M. BLAIN : Combien ?

M. HYMAN : Il est presque impossible de le dire. Tantôt plus, tantôt moins. C'est ce qui se fait dans bien d'autres ports.

M. BLAIN : Le port dont il s'agit est très important, non seulement pour la province d'Ontario, mais pour tout le Canada, et il me semble qu'il faudrait y envoyer un de ces dragueurs perfectionnés que le département a fait construire. L'honorable ministre voudrait-il dire ce qu'il se propose de faire à ce sujet ?

M. HYMAN : Je n'ai encore rien décidé et le département ne connaît pas encore tous les détails qu'il sera nécessaire de connaître pour arriver à une décision. Il est question de certaines modifications qui pourraient retarder l'exécution de travaux considérables dans ce port. Ainsi, il peut se faire à cet endroit de nouveaux raccordements de chemins de fer. Nous ne saurions adopter de plan avant de connaître précisément les exigences de la situation.

M. BLAIN : Je suppose que le ministre n'aura aucune objection à déposer sur le bureau de la Chambre, à la prochaine assemblée du comité ou en tout autre temps convenable, le contrat passé entre son département et M. A. F. Bowman ?

M. HYMAN : Je n'y ai pas d'objection. J'ai expliqué l'arrangement intervenu entre le département et l'entrepreneur. Nous avons pris cette décision après avoir consulté notre ingénieur en chef et notre ingénieur de Port-Arthur, qui a charge de surveiller l'exécution de ces travaux. L'entrepreneur doit exécuter lesdits travaux à un

prix considéré juste et raisonnable pas ces deux fonctionnaires.

M. BLAIN : Je suppose que l'honorable ministre n'aura pas d'objection à déposer le contrat sur le bureau de la Chambre ?

M. HYMAN : J'ai dit comment nous étions arrivés à établir les prix, et j'ai dit aussi qu'il n'y a pas, actuellement, de contrat formel.

M. BLAIN : Peu importe que ce soit une lettre ou un autre document : je voudrais que le ministre deposât sur le bureau de la Chambre ce qu'il considère comme étant le contrat intervenu entre A. F. Bowman et le département.

M. HYMAN : Certes, tout renseignement en la possession du département est toujours à la disposition de la Chambre.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il de quoi établir le coût du fonctionnement du dragueur le " Kingsford ", par douze heures ? Combien d'hommes y emploie-t-on ?

M. HYMAN : Trois. Il est très difficile d'arriver aux chiffres exacts. Dans tous les contrats de cette nature il y a beaucoup d'aléa. Il faut mettre en ligne de compte le bris des machines et la dépréciation du dragueur par l'usage.

Tout dragueur doit être retiré et mis en hivernement chaque année, et parfois il faut y faire des réparations considérables. L'entrepreneur doit songer à tout cela, et c'est ce qui cause au département une des plus grandes difficultés auxquelles il soit appelé à faire face.

M. FOSTER : C'est parfaitement vrai ; mais les renseignements que le ministre nous donnerait à ce sujet pourraient nous aider à arriver à une conclusion. Le moyen par lequel le ministre est parvenu à établir un prix de $10 par heure pour l'enlèvement de la vase et du sable sent l'arbitraire. D'après les ingénieurs de Port-Arthur l'enlèvement de la vase ou du sable vaudrait 15 cents la verge cube, celui de certaines autres matières coûterait plus, et ainsi de suite. Il établit le prix de $10 par heure en fixant arbitrairement une somme comme prix raisonnable du dragage dans le sable ou la vase, mais il est possible que le prix de 15 cents soit trop ou trop peu élevé, et le seul moyen de le connaître, c'est de découvrir combien coûte le dragage, ainsi que la dépréciation par l'usage, et les réparations, en moyenne. Je pense bien que tout expert en ces matières peut arriver vite à une conclusion sur la question de savoir si un dragueur a trop gagné comparativement à ce qu'il en coûte pour le faire fonctionner, pour compenser la dépréciation par l'usage, pour le réparer et le mettre en hivernement. Le département, qui fait usage de dragueurs depuis plusieurs années, devrait être assez bien renseigné sur ces point-là.

M. HYMAN : Le département a des renseignements qu'il a examinés avec soin, lorsqu'il s'est agi de fixer le prix à 15 cents. Nous avons des dragueurs qui nous appartiennent et nos ingénieurs savent combien il en coûte par jour pour faire fonctionner un dragueur d'une certaine capacité, et aussi, combien il en a coûté au département pour les réparer. Mais en comparant le dragage fait par les entreprenturs avec celui que le département fait lui-même, il faut se rappeler que, dans les comptes publics où se trouvent les item relatifs au dragage, il n'est rien ajouté au coût du dragage comme prix et dépréciation du matériel. L'entrepreneur, lui, doit mettre tout cela en ligne de compte.

M. FOSTER : Combien coûterait le fonctionnement du " Kingsford " par journée de douze heures ?

M. HYMAN : Nous n'avons pas en mains les renseignements relatifs à ce dragueur en particulier, et ces renseignements pourraient bien nous induire en erreur.

M. FOSTER : Non pas. L'honorable ministre s'aperçoit vite qu'il entre un autre élément dans la supputation et il s'empresse de le mettre de l'avant dans l'intérêt de la justice due à l'entrepreneur. D'autres hommes d'affaires s'empresseraient tout autant de donner un prix juste et raisonnable, mais ils auraient sur quoi baser leur estimation pour arriver à savoir si la somme de 15 cents par heure comme unité de dépense est trop considérable. C'est ce que la Chambre ignore et c'est pour cela qu'elle n'a rien sur quoi se reposer pour arriver à une conclusion. Elle ne sera pas déraisonnable au point de refuser de tenir compte de la dépréciation par l'usage ou d'un arrêt de six mois par année ; mais si le prix de revient de ces dragueurs n'est pas très élevé, ils devraient gagner, en deux ou trois ans, assez d'argent pour permettre au département, s'il avait les fonds nécessaires de construire tous les dragueurs qu'il faudrait, et d'inscrire à leur crédit la somme de 15 cents par heure.

A-t-on demandé des soumissions pour les travaux de dragage de Port-Arthur ?

M. HYMAN : Non ; mais on est entré en communication avec ces messieurs parce qu'ils avaient des dragueurs.

M. FOSTER : N'aurait-il pas été possible de demander des soumissions et de se former ainsi une idée approximative du coût de ces travaux ? On dira peut-être qu'il n'y avait pas d'autres dragueurs dans le voisinage. Mais si l'on avait jeté un coup d'œil sur toute l'étendue des lacs, on y aurait peut-être découvert des éléments de concurrence.

M. HYMAN : J'ai dit quelle attitude le département avait cru devoir prendre. Il n'y avait virtuellement pas d'autres dragueurs de disponibles et nous pensâmes avoir fait avec les entrepreneurs un arran-

gement aussi avantageux qu'il eût été possible d'en faire même si nous avions demandé des soumissions.

M. FOSTER : Mais à chaque phase du débat l'honorable ministre s'expose à se faire rappeler qu'il s'agit d'une négociation entre des gens bien disposés les uns envers les autres, au point de vue politique ou sous tout autre rapport, et que, par conséquent, cela pouvait donner lieu à la concession d'un avantage injuste. Si le ministre avait épuisé toutes ses ressources à chercher publiquement des soumissionnaires, l'arrangement qu'il a fait privément semblerait plus justifiable. La demande de soumissions est toujours de nature à protéger un ministre. Naturellement, s'il ne peut en obtenir, il doit s'entendre et négocier privément avec les entrepreneurs qu'il peut trouver. Il est toujours possible qu'un concurrent se présente à un certain moment et offre d'exécuter les travaux à meilleur marché.

M. SAM. HUGHES : En se reportant au rapport de l'auditeur général pour 1904, page V—294, et pages suivantes, il verra ce qu'il en a coûté pour le travail des dragueurs. Il verra que le dragueur " Lake Nipissing " a fonctionné toute une année pour $6,400 ; le dragueur " Nithsdale " pour $10,587 ; le dragueur " N° 1 " pour $4,220 ; et le dragueur " N° 6 " pour $530. Ce dernier, cependant, n'a fonctionné qu'une partie de l'année. Le dragueur " Ontario " a fonctionné de mai à décembre, et les salaires des employés ainsi que les autres frais se sont élevés à $8,361. Le dragueur " Progress " a coûté $5,962 ; le " Queen " $12,237 ; le " Richelieu " $6,602 ; le " P. V. Savard ", $3.846. Je suppose que ce sont là les frais d'exploitation de ces dragueurs, et je crois aussi que quelques-uns de ces dragueurs sont de dimensions aussi considérables que ceux de Port-Arthur, et même plus. A la page V—58, nous voyons que M. Bowman a reçu $20,989.40 pour travaux de dragage à l'entrée de la rivière Kaministiquia. Le ministre lui-même nous a déclaré que M. Bowman est l'entrepreneur attitré de la "Great Lakes Dredging Co.", et cette compagnie a reçu pour le même travail $2,119.20. Pour travaux de dragage dans la rivière Kaministiquia, près de l'élévateur " D " M. Bowan a reçu $4,036.80, et la compagnie $1,333.05 pour le travail du dragueur " N° 5." Pour les travaux de dragage à Port-Arthur, M. Boone a reçu $6,984.33, le dragueur " Kingsford " ayant été ici en service. Pour travaux de dragage à Port-Arthur, près du nouvel élévateur du Canadian-Northern, M. Bowman a reçu $14,484.39, et la Compagnie Great Lakes Dredging $18,917.28. Tout cela est en outre de ce qu'il en a coûté pour les inspecteurs et autres dépenses, ainsi que pour les sondages et les travaux de mines. Le total de ces travaux de dragage s'élève à $73,679.54. Il y a aussi, en plus, les frais de dragage de la rivière Kaministiquia, soit $35,923. Avec les inspecteurs et les autres frais, ce total, pour les quatre dragueurs, s'élève à $109,602.81. Si on établit ici une comparaison avec quatre des dragueurs les plus dispendieux du Gouvernement, on s'aperçoit que ces entrepreneurs ont réalisé de jolis profits. Si l'honorable ministre avait utilisé les dragueurs du Gouvernement il aurait pu épargner beaucoup d'argent qui lui aurait servi pour acheter d'autres dragueurs ou entreprendre ailleurs d'autres travaux de dragage. L'honorable ministre a en quelque sorte consenti à adjuger cette entreprise à raison de $10 par heure. C'est tout comme s'il avait dit aux entrepreneurs : " Allez hardiment de l'avant, et nous vous paierons à raison de $10 par heure. Le ministre a en mains un rapport—ou du moins il devrait avoir ce rapport—indiquant la quantité de déblais que ce crédit devra servir à faire enlever. S'il veut bien demander des soumissions pour ce travail, je crois qu'il pourra effectuer une réduction d'au moins 50 p. 100.

M. HYMAN : Je suis prêt à faire la comparaison dont parle mon honorable ami, mais je n'ai pas encore eu le temps de considérer tout cela. Bien entendu, mon honorable ami ne doit pas ignorer que la question des dépenses se rattache de près à la période de temps où un dragueur est en service. Il en est aussi de même de la question de l'endroit, ainsi que de l'époque où se font les travaux.

M. BLAIN : Je désirerais attirer l'attention de l'honorable ministre sur ce qu'a déjà dit l'un de ses prédécesseurs sur cette question du dragage. Voici ce que je lis à la page 3301 des Débats de 1902 :

J'espère que l'année prochaine nous serons assez bien outillés pour faire nous-même nos propres travaux. Les deux ou trois nouveaux dragueurs présentement en construction suffiront, je l'espère, à nous mettre en mesure de faire tous ces travaux à meilleur marché qu'autrefois.

Il s'agissait alors de la discussion d'un crédit de $619,000 pour construire de nouveaux dragueurs. A la suite d'une déclaration semblable, l'honorable ministre n'a guère lieu de s'étonner que nous cherchions à savoir comment il se fait qu'en 1905 on vienne nous dire qu'il faut encore de nouveaux dragueurs.

M. HYMAN : Le ministre voulait-il alors parler de tous les travaux de dragage qui se faisaient au Canada?

M. BLAIN : Oui, ce sont là ses propres paroles, et il en est seul responsable. Le crédit demandé était $619,000.

M. HYMAN : Si je ne me trompe pas, il s'agissait alors de travaux dans une certaine partie du Dominion.

M. BLAIN : Non pas ; il s'agissait de tout le dragage en général. Je lis un peu plus haut dans les Débats :

Dragage, $619,000.

M. WILSON : On devrait nous fournir des éclaircissements au sujet de ce crédit consi-

dérable. Le mot " outillage " apparaît à plusieurs reprises dans le budget. Il paraîtrait que le ministre doit faire construire plusieurs dragueurs, puisqu'il lui faut tout cet outillage.

Le MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS : Le mot " outillage " veut dire ici un nouveau dragueur, et non l'outillage pour en construire un.

C'est là l'explication. Je suis certain que l'honorable ministre, après avoir lu tout ce qui a trait à cette discussion, et comprenant deux ou trois pages des Débats, pourra voir lui-même que l'idée qui se dégage de tout cela, c'est que son prédécesseur voulait dire que dans un avenir très prochain, et même peut-être l'année suivante, le département aurait un nombre suffisant de dragueurs pour exécuter lui-même tous les travaux. Il a même été plus loin en faisant remarquer que le système auquel on avait recours de louer des dragueurs était un système surranné, et qu'il y allait de l'intérêt bien entendu du pays de construire ces dragueurs, à quelque prix que ce fût. Nous désirons aujourd'hui savoir ce qu'on a fait de cet argent, et comment il se fait qu'on vienne nous dire aujourd'hui qu'il est impossible de construire un nombre suffisant de dragueurs bien modernes sans avoir recours aux bons offices de M. Bowman.

M. HYMAN : Tout ce que je peux dire, c'est que nous n'avons jamais cessé de nous outiller depuis que ces déclarations ont été faites. Le crédit dont le ministre parlait alors était le crédit général pour tous les dragueurs. Depuis lors, le département s'est toujours efforcé de compléter de plus en plus son outillage, et cela surtout dans l'intérêt public. D'un autre côté, les demandes pour travaux de dragage ont afflué de plus en plus, à tel point qu'il nous a été presque impossible d'y faire face. Dans ce temps-là, le dragage du chenal du Saint-Laurent relevait du département des Travaux publics, et c'est là surtout ce qui nous explique la déclaration du ministre. Le département a fait construire plusieurs grands dragueurs spécialement pour le chenal du Saint-Laurent.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre pourrait-il nous dire quelle est la force, en chevaux-vapeur, de ce nouveau dragueur hydraulique de $250,000?

M. HYMAN : Quelque chose comme 13,000 chevaux.

M. SAM. HUGHES : Pourrait-il aussi nous dire quelle est la force des quatre nouveaux dragueurs en ce moment à Port-Arthur?

M. HYMAN : Le département de la Marine pourra donner ce renseignement, car je suppose que tout cela y est enregistré.

M. SAM. HUGHES : Je préviens le ministre que je serais désireux d'obtenir ce renseignement plus tard.

M. BLAIN.

M. BARKER : Comme j'en connais encore moins long que le département sur tout cela, j'aimerais à poser au ministre une ou deux questions. Je n'ai cependant aucun dessein de le tenir ici responsable. J'aimerais à m'enquérir de certaines dépenses contractées par le département des Travaux publics pour tous ces travaux de dragage. Je vois que certains dragueurs sont parfois payés $8, $10 et $12 de l'heure pour leur travail. On les envoie d'un endroit à un autre, et alors ils ne reçoivent pour ces déplacements qu'environ la moitié du prix. Je vois aussi que les dragueurs employés par le département, et cela, autant que je puis en juger, non pas à l'entreprise, mais directement, font leur travail à l'heure. Les comptes publics indiquent que le travail de certains dragueurs a été payé jusqu'à $12 de l'heure, ce qui me paraît être fort élevé. Cela peut être parfaitement justifiable, mais j'aimerais cependant avoir là-dessus quelques renseignements. Je vois aussi que les dragueurs fonctionnant à raison de $12 de l'heure sont employés en novembre et jusque vers le milieu de décembre à raison de douze heures par jour. Il est certainement étonnant qu'en ce pays un dragueur puisse donner un service de douze heures par jour dans le milieu de décembre.

J'aurais plutôt cru que cela eût été absolument impossible, et je désirerais que le ministre nous dise comment de semblables exceptions peuvent se produire. Je ne connais en ce pays aucune branche d'industrie pouvant offrir un semblable record, surtout si on songe que, pour des travaux de dragage, la lumière doit être une absolue nécessité. Le ministre pourra peut-être nous dire comment un travail aussi prolongé peut se faire dans le milieu de décembre, quels que soient les salaires payés, et si ses explications sont satisfaisantes il aura certainement rendu service à tous les membres du comité qui désirent être édifiés sur tout cela.

M. HYMAN : Mon honorable ami de Hamilton n'était pas présent en cette Chambre quand j'ai fourni beaucoup de renseignements, précisément sur le point qu'il vient de signaler. Je vais, cependant, l'expliquer à nouveau au sujet de ces heures de travail. Il n'est pas absolument nécessaire que le travail d'un dragueur se fasse de jour. Quelques-uns des dragueurs que nous louons, et même quelques-uns de nos propres dragueurs ont deux équipes d'hommes travaillant le jour et la nuit, de telle sorte que le travail puisse se poursuivre, au besoin, durant vingt-quatre heures par jour. Pour ce qui est de quelques-uns des dragueurs employés à raison de tant de l'heure, j'ai déjà dit que cela dépend de leur plus ou moins de capacité et de la quantité des déblais enlevés. Il y a des dragueurs qui reçoivent $8 de l'heure, d'autres $10 et d'autres encore, d'une grande capacité, $12 de l'heure. J'ai

déjà dit que les prix étaient établis suivant la capacité et le nombre d'heures de travail de chaque dragueur. C'est là la méthode en pratique dans le département. Pour ce qui est des travaux exécutés dans le mois de décembre, les chefs de service de mon département m'assurent qu'ils reçoivent chaque jour un rapport sur chaque dragueur employé par le département. Rapport est ensuite fait chaque jour par mon département, et c'est là-dessus qu'on se base pour faire les paiements. Je crois que ce mode d'opération offre autant de garanties qu'on en pourrait imaginer pour ce travail des dragueurs.

M. BARKER : Je ne suis pas plus avancé que je l'étais auparavant. Je ne puis pas m'expliquer comment un dragueur peut faire un bon travail dans l'obscurité. Il est certain, dans tous les cas, que ce travail poursuivi ainsi dans l'obscurité ne saurait être économique. Eh bien, voici qu'en décembre, alors que le soleil se couche avant 5 heures et que la lune ne se lève pas avant 1 heure du matin, le gouvernement paie ces dragueurs pour un travail de douze heures par jour. Je ne vois pas alors pourquoi ces dragueurs ne pourraient pas tout aussi bien fonctionner durant vingt-quatre heures entières. Il n'y a aucune raison qui pourrait empêcher cela, et alors nous en aurions fini bien plus vite. Ce qu'il y a de particulier, c'est que l'inspecteur qui envoie son rapport au ministre—ce qui offre, assure le ministre, toutes les garanties désirables—reçoive un supplément pour chaque heure qu'il consacre à inspecter.

Je vois qu'on a employé un dragueur dans le mois de décembre, et ce surveillant certifie que ce dragueur a fonctionné douze heures par jour, tous les jours, que le temps fût propice ou non. Il faudrait en conclure que ce bateau accomplit la même quantité de travail, qu'il drague le même nombre de verges cubes tous les jours, quelque temps qu'il fasse. Je trouve aussi singulier que le surveillant se fasse payer exactement pour le même nombre d'heures que le dragueur. Il reçoit $3 par jour comme inspecteur. J'ignore par quel moyen il calcule exactement le nombre de verges draguées chaque jour, mais après avoir donné un certificat à cet effet, il se fait payer en plus, pour le même nombre d'heures. Il me semble qu'un inspecteur qui reçoit 30 cents pour chaque heure de travail en plus, doit être porté à ne pas se montrer trop exigeant.

M. HYMAN : Quand le dragueur fait des heures supplémentaires, il faut nécessairement que l'inspecteur soit aussi payé pour ces mêmes heures.

On ne peut rien objecter à cela, puisqu'il est admis qu'il faut un inspecteur. Quant au calcul des quantités extraites, il se fait automatiquement. Les inspecteurs connaissent exactement la quantité de verges cubes que contiennent les chalands, et quand il y en a un de plein, le propriétaire du dragueur est crédité pour cette quantité.

M. BARKER : Personne ne sait mieux que l'honorable ministre que, pendant les mois de novembre et décembre, la noirceur se produit rapidement après cinq heures. Le soleil se couche à heure fixe et cette heure est indiquée dans l'almanach. Une demi-heure après le coucher du soleil, il fait tellement noir que la chasse et certains autres exercices sont interdits. Trente ou quarante minutes après le coucher du soleil, tout travail devient impossible et c'est de la folie de prétendre qu'un dragueur peut continuer le travail pendant des heures et des heures, après le coucher du soleil. Quel que soit le nombre des inspecteurs, je maintiens qu'en accordant 30 cents par heure supplémentaire à ces inspecteurs, on les expose à la tentation de certifier plus que la quantité de travail réellement fait.

M. HYMAN : Je ne puis pas admettre qu'un fonctionnaire est malhonnête parce qu'il est payé pour des heures supplémentaires et certifie le travail fait pendant ces heures. J'ai demandé au sous-ministre d'examiner ces comptes, et il n'a découvert aucun cas comme celui que cite l'honorable député. S'il veut bien me fournir des détails, et me dire de quel dragueur en particulier il veut parler, je ferai une enquête.

M. BARKER : Les comptes relatifs aux travaux exécutés dans la Grande rivière font voir que les dragueurs ont travaillé 12 heures par jour, en octobre, novembre et décembre. Avec la connaissance que j'ai de la province d'Ontario, je dis qu'il n'est pas possible qu'un dragueur travaille douze heures par jour, à cette saison de l'année.

M. HYMAN : Nous en avons qui peuvent travailler vingt-quatre heures par jour. Ils sont construits et aménagés pour cela. Nous en avons plusieurs ainsi.

M. SPROULE : Ils sont pourvus d'un appareil d'éclairage électrique ?

M. HYMAN : Quelques-uns, et d'autres sont éclairés autrement. Le ministère possède des dragues qui peuvent travailler vingt-quatre heures par jour. Tout dépend du nombre d'équipes que nous employons.

M. SPROULE : Quand un dragueur est payé une somme fixe par jour, pourvu qu'il extraye une quantité minimum de verges cubes, ces quantités devraient varier considérablement d'un jour à l'autre. On prétend que lorsque ses entrepreneurs trouvent un endroit facile à draguer, ils enlèvent autant de terre que possible, et lorsqu'ils atteignent un fond dur et plus difficile à draguer, ils vont plus loin chercher un autre endroit plus propice pour arriver à extraire la quantité fixée dans leur marché. Il en résulte que le fond, bien souvent, est dragué à une profondeur irrégulière. Cela m'a été affirmé par des personnes qui s'étaient donné la peine de s'en assurer. D'un autre

côté, je ne vois pas comment un dragueur peut travailler la nuit. Ce n'est pas ce qui se pratique généralement dans cette partie du pays ; du moins je n'en ai pas d'exemple. Cela serait possible avec des lumières assez puissantes.

M. HYMAN : L'ingénieur en chef m'informe que nos inspecteurs ont ordre de ne pas permettre aux propriétaires des dragues de faire ce qui vient de dire l'honorable député : draguer les endroits faciles et laisser les autres de côté.

M. SAM. HUGHES : Pour les travaux à Port-Arthur, il n'y a pas de contrat. Le dragueur est payé $10 par heure, quelle que soit la quantité extraite. C'est du moins ce qui ressort du rapport de l'auditeur général.

M. HYMAN : On paie $10 par heure calculée sur 800 verges par heure.

M. SAM. HUGHES : Alors cela n'a pas été fait tous les jours.

M. SPROULE : Je tiens à signaler un autre fait dont j'ai déjà eu occasion de parler. On m'a rapporté que l'inspecteur à cet endroit se tient de préférence à l'hôtel et s'occupe à fumer des cigares de 20 cents, au lieu de se tenir sur le dragueur, et il fait son rapport tout comme s'il avait été sur les lieux. De plus le calcul des quantités extraites se fait par le nombre de chalands qu'on emplit.

Or j'ai souvent vu des chalands qui étaient loin d'être pleins, et je suis certain que chaque fois on les comptait comme contenant le maximum de verges cubes. Dans ces cas, il y a évidemment surcharge, et le dragueur qui est censé extraire 800 ou 1,000 verges cubes par heure, en extrait probablement beaucoup moins. Sur chaque dragueur, il devrait y avoir un homme de confiance chargé de voir à ce que les chalands soient bien remplis. Un homme qui se tient à l'hôtel ne peut pas faire son devoir consciencieusement.

M. HYMAN : J'admets que ce poste doit être occupé par un homme de confiance. Nous choisissons toujours nos inspecteurs avec beaucoup de soin, et je comprends aussi qu'il n'est pas honnête de certifier une chose qu'on ignore. Le ministère se met en garde, autant que possible, contre ce genre d'exploitation, mais, vu le grand nombre de ces inspecteurs il peut s'en trouver qui ne remplissent pas leur devoir.

M. R. L. BORDEN : Il ne convient pas de soupçonner un fonctionnaire de malhonnêteté, mais sans désigner personne, et en ne tenant compte que du mode adopté, il n'est peut-être pas opportun d'augmenter la rétribution de ces inspecteurs en proportion du nombre d'heures supplémentaires de travail.

M. HYMAN : Je comprends votre idée et je vois où est la difficulté.

M. R. L. BORDEN : C'est le point qu'a soulevé l'honorable député d'Hamilton (M. Barker). Nous sommes tenus de supposer que les inspecteurs sont honnêtes, mais il n'est pas indispensable que leur rétribution soit augmentée proportionnellement à l'excédent de travaux accomplis.

M. HYMAN : Je saisis la difficulté que signale l'honorable député ; mais il ne serait pas juste de payer à celui qui travaille dix heures le même salaire qu'à celui qui travaille douze heures. Je remercierais l'honorable député qui proposerait un moyen de surmonter cet inconvénient.

M. BARKER : Un inspecteur qui n'a qu'à tenir compte de la quantité de travail fait et du nombre d'heures qu'un dragueur a été employé, est amplement rémunéré par un salaire de $3 par jour, et s'il est obligé de se tenir sur les lieux après les heures régulières, cela devrait être considéré comme partie de ses fonctions. Si, outre les $3 par jour, on lui accorde 30 cents pour chaque heure supplémentaire, il est tenté de compter au dragueur pour plus d'heures qu'il n'a réellement travaillé. Je ne dis pas qu'il sera nécessairement malhonnête, mais il est exposé à la tentation.

M. HYMAN : L'honorable député dit qu'un salaire de $3 par jour est suffisant. Je crois qu'il ne serait pas juste de payer le même salaire de $3 par jour à l'inspecteur d'un dragueur qui travaille dix heures par jour et à celui d'un dragueur qui travaille douze heures.

M. BARKER : Par suite du mauvais temps ou pour d'autres raisons, un dragueur ne travaille souvent que six heures dans une journée, et, cependant, les rapports de ces inspecteurs leur accordent constamment douze par jour, pour chaque jour.

M. SAM. HUGHES : Au rapport 358 de l'auditeur général, je vois qu'un de ces inspecteurs, M. Lefebvre, je crois, a reçu :—

Services pour depuis octobre jusqu'à novembre et depuis janvier jusqu'à juin, 232 jours à $3, 11 jours à $4 ; pension de novembre à juin, 271.

Pourquoi $271 de pension, en hiver et au printemps, sont-ils payés à cet inspecteur ?

Billets de chemin de fer, 76 ; allocation de déplacement, $123.80 ; quittance non produite, $100.

De plus, relativement aux travaux sur la Kaministiquia, cette même personne a reçu $131.75.

M. HYMAN : Ce M. Lefebvre est, en réalité, un ingénieur adjoint, et quand il agissait comme inspecteur il ne recevait que le salaire d'un inspecteur, et naturellement, comme c'est un ingénieur à l'emploi du département, il recevait une allocation de déplacement.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi a-t-il été payé de cette manière?

M. HYMAN : Il a été payé de cette manière, expressément pour ce travail.

M. SAM. HUGHES : Demeure-t-il à Ottawa ?

M. HYMAN : Le fait de demeurer à Ottawa ne change rien à la question.

M. SAM. HUGHES : Le ministre dit qu'il a été envoyé comme inspecteur. Quels travaux a-t-il inspecté?

M. HYMAN : Il faisait l'inspection des dragueurs.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre aurait dû nous le dire.

M. HYMAN : Je viens d'en être informé à la minute par le sous-ministre. On ne peut pas exiger que je sache le nom de chaque employé du département.

M. SAM. HUGHES : Comme preuve des avantages qu'il y a à exploiter ces dragueurs, prenons, par exemple, le compte de M. A. F. Bowman, pour le dragueur n° 6 : du 13 août au 13 octobre, deux mois et du 16 mai au 31 mai, deux semaines, $20,939. Dans l'espace de deux mois et demi ce dragueur a rapporté plus de $20,000. Il n'y a pas à se dissimuler que le pays dépense beaucoup plus d'argent en dragage, que cela ne lui raporte. Les mêmes équipes ont travaillé dans la baie Georgienne et le long des rives du lac Huron, et je ne crains pas de dire que pendant des années et des années, ces gens ont volé le pays. Des députés libéraux ont retiré $1,000 par année pour des dragueurs qu'ils n'ont jamais vu, mais dans lesquels ils avaient des intérêts. C'est un des moyens qu'ils possèdent d'encaisser de jolis bénéfices, sans grande dépense de capital ou de travail. Je demande au ministre d'étudier sérieusement cette question. Son ingénieur sait, ou doit savoir quelles sont les quantités de terre, de glaise, de sable à extraire. Il devrait, dans ce cas, demander des soumissions pour le dragage de telle ou telle quantité et si le travail est confié à des entrepreneurs honnêtes il épargnera des centaines de milliers de dollars à l'Etat.

M. SPROULE : Je crois que tous ces travaux de dragage sont conduits d'après un principe faux, et d'après les renseignements qui nous parviennent de temps à autre, il n'est pas étonnant que certains entrepreneurs se montrent si généreux lorsqu'il s'agit de souscrire de l'argent pour faire invalider les élections. Sous ce rapport, la maison Bowman s'est particulièrement distinguée, ainsi qu'un autre entrepreneur, qui fait maintenant partie de cette Chambre. C'est une opinion assez généralement répandue que ces entrepreneurs touchent de fortes sommes pour rien ou presque rien et il n'y a d'étonnant à ce qu'ils viennent en aide au parti ministériel lorsqu'il est dans le besoin. Il faudrait mettre fin à ce pillage dont je n'affirme pas positivement l'existence, mais que je soupçonne fort exister, pour en avoir entendu parler si souvent et avec tant de détails. D'ailleurs, quand on constate par les rapports de l'auditeur général les sommes considérables gagnées par les propriétaires de ces dragueurs, comparées à la modicité du capital engagé, on acquiert nécessairement la conviction que ces services sont payés trop cher.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il arrêté un plan pour les travaux considérables qui doivent être faits à Port-Arthur et à Fort-William?

M. HYMAN : J'ai déjà discuté cette question à plusieurs reprises avec l'honorable député, et je dois lui dire que je n'ai pas de plan arrêté pour l'exécution des travaux dont il parle. Je ne suis pas même prêt à me prononcer sur la nécessité immédiate ou plus ou moins reculée de ces travaux. Depuis que j'ai pris la direction de ce ministère je n'ai pas pu visiter Port-Arthur, mais j'espère pouvoir m'y rendre cette année en compagnie de l'ingénieur en chef, et de prendre une décision.

M. BLAIN : Les autorités américaines font-elles actuellement des travaux de dragage à Port-Arthur ?

M. HYMAN : Je n'en ai pas entendu parler.

M. SPROULE : Chaque fois qu'il s'agit d'obtenir quelque renseignement concernant les dépenses faites par le ministère des Travaux publics, nous nous heurtons toujours aux mêmes difficultés. Le chef de ce département change trop fréquemment. Un ministre s'absente pendant des mois, et si nous demandons des éclaircissements à celui qui le remplace, il répond qu'il n'est pas depuis assez longtemps à la tête du ministère pour pouvoir nous renseigner. Il est possible que le ministre des Travaux publics soit encore changé avant la fin de la session. Depuis quelques années, surtout, nous n'avons pu obtenir aucun renseignement suivi sur les affaires de ce ministère. J'ignore quel remède on devrait apporter à cet état de choses, mais il doit en exister un. Quand un ministre demande un crédit à la Chambre, il devrait être en état de lui fournir toutes les explications nécessaires.

M. HYMAN : L'honorable député ne peut pas me reprocher d'avoir refusé des explications. Ce débat dure depuis trois heures, et j'ai fourni tous les renseignements qui ont été demandés. Personne ne regrette plus que moi les circonstances malheureuses qui nous privent de la présence du ministre des Travaux publics. Mais on ne peut s'en prendre à personne de ce malheur. L'honorable député parle en ce moment d'un projet entièrement nouveau que son collègue de Victoria vient d'exposer à la Chambre.

M. SPROULE : L'honorable ministre a répondu qu'il ne connaissait pas la ques-

tion, vu qu'il était depuis si peu de temps à la tête de ce ministère. Il y était l'an dernier, quand ces crédits ont été votés, et je crois qu'il nous a annoncé que pendant les vacances il irait visiter ces ports pour être en état de renseigner la Chambre. Nous savons tous qu'il se fait des travaux considérables à Port-Arthur et le Gouvernement doit nécessairement avoir un plan arrêté. Le ministre qui demande les crédits devrait être en état de fournir toutes les explications nécessaires.

M. HYMAN. J'ai donné toutes les informations qu'il était possible de fournir sur cette question. L'honorable député n'était pas présent et il se montre injuste en me faisant ce reproche. Depuis deux heures et demie je ne fais qu'expliquer les détails de ces travaux. L'honorable député de Victoria m'a exposé un plan assez compliqué, et je lui ai répondu que j'espérais visiter Port-Arthur en compagnie de l'ingénieur en chef, pour étudier la possibilité d'apporter certaines autres améliorations.

M. SPROULE : Un plan quelconque a dû être arrêté, il y a des années.

M. HYMAN : C'est un plan nouveau que propose l'honorable député de Victoria.

M. SPROULE : J'ai compris qu'il avait demandé si le Gouvernement avait un plan défini et complet, et que le ministre avait répondu qu'il n'était à la tête de ce ministère que depuis quelque temps et qu'il n'avait pas eu l'occasion d'étudier les besoins de ce port. Mais il doit y avoir un plan quelconque que le Gouvernement exécute depuis un certain nombre d'années, car on ne doit pas supposer qu'il fait toutes ces dépenses au hasard.

M. SAM. HUGHES : Les plans pour l'amélioration du havre de Port-Arthur ont été préparés à une époque où il n'était pas question de construire un chemin de fer transcontinental qui atteindrait ce port. Tous ces travaux de dragage, à l'exception de ceux qui sont absolument snécessaires seront inutiles, puisque d'ici à quelques années il faudra adopter des plans tous différents pour Port-Arthur et Fort-William.

Je conseillerais aussi au ministre de demander à son ingénieur ce que devrait coûter raisonnablement l'enlèvement des bancs de sable, de vase ou de toute autre obstruction et de demander ensuite des soumissions. Au besoin, il pourrait permettre aux propriétaires de dragueurs américains de soumissionner ; mais je suis convaincu qu'avec cette somme de $195,000 il pourrait acheter des dragues et faire plus d'ouvrage qu'il n'en obtient avec le système actuel.

Port de Montréal (division inférieure)—améliorations en bas du courant Sainte-Marie, $90,000.

M. SAM. HUGHES : La discussion des crédits affectés à la province de Québec devrait être différée jusqu'à l'arrivée de l'honorable député de Jacques-Cartier.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas qualité pour parler au nom de l'honorable député de Jacques-Cartier, mais nous avons repassé le budget ensemble et il m'a dit qu'il n'entendait discuter aucun des crédits, à l'exception de ceux qui sont affectés aux édifices publics de la province de Québec, à la page 45.

M. HYMAN : Il ne s'agit ici que de compléter le paiement des travaux déjà concédés et exécutés.

M. AMES : S'agit-il des travaux concédés à la société Poupore et Malone ?

M. HYMAN : Oui.

M. AMES : Ces travaux n'auraient-ils pas dû être achevés il y a dix-huit mois ?

M. HYMAN : Oui.

M. AMES : Quelle est la cause de ce retard ?

M. HYMAN : Les ouvrages ont été surélevés de cinq pieds ?

M. AMES : Pourquoi ?

M. HYMAN : Cela a été fait sur le rapport de l'ingénieur du ministère, pour amener les ouvrages à la hauteur du haut niveau dans le port.

M. AMES : A-t-on demandé de nouvelles soumissions ?

M. HYMAN : Non. Comme les travaux étaient déjà concédés aux entrepreneurs actuels, nous n'avions autre chose à faire qu'à nous assurer que les prix fussent raisonnables. Nul autre entrepreneur ne pouvait avoir accès à ces travaux et les travaux supplémentaires ont été concédés d'après une échelle de prix. Il n'y a virtuellement qu'une seule entreprise.

M. AMES : Les premiers travaux ont-ils été achevés dans les délais spécifiés ?

M. HYMAN : Ils étaient quelque peu en retard. L'eau s'est maintenu à un niveau beaucoup plus élevé qu'on ne s'y attendait, et cela a causé de tels ennuis aux entrepreneurs qu'ils n'ont pu finir dans le délai convenu.

M. AMES : Le ministre a-t-il raison de croire qu'avec ce crédit additionnel les travaux seront achevés pendant la présente saison, et que c'est le dernier crédit qui sera affecté à ces travaux ?

M. HYMAN : Il en faudra un autre, mais il sera peu élevé. L'ingénieur en chef espère que tout sera fini cet automne.

M. AMES : Quel était le prix stipulé au premier contrat, et que coûteront les ouvrages une fois terminés ?

M. HYMAN : Le prix stipulé au premier contrat était de $631,000. Les travaux supplémentaires coûteront environ $250,000.

M. R. L. BORDEN : En quoi consistent ces travaux ?

M. HYMAN : La construction d'un quai au pied du port, d'une longueur de 1,000 pieds du côté ouest, ou en remontant le courant, et de 800 pieds, du côté est, ou en descendant le courant.

Port-Colborne, travaux d'amélioration au port, y compris le brise-lames de l'est, $150,000.

M. LANCASTER : Quel sera le coût total de ces travaux ?

M. HYMAN : L'entreprise a été concédée pour $179,000, et il n'y a pas d'autres travaux à cet endroit, dans le moment.

M. LANCASTER : Quand les travaux seront-ils achevés ?

M. HYMAN : Le contrat a été signé le 8 juin 1904, et les travaux devront être terminés le 30 novembre 1905.

M. SAM. HUGHES : Comment le ministre explique-t-il une dépense de $140,000 l'an dernier et de $150,000 cette année ?

M. HYMAN : Il y a ici une erreur typographique ; une partie de ce crédit a déjà été voté, et il s'agit de le voter de nouveau.

M. SAM. HUGHES : Ces travaux se rapportent-ils au nouveau port, ou entrent-ils dans la catégorie des simples améliorations ordinaires ?

M. HYMAN : Il s'agit du port, du brise-lames et des autres travaux en voie d'exécution à cet endroit.

M. R. L. BORDEN : S'agit-il de protéger davantage le port contre les bourrasques ?

M. HYMAN : Il s'agit de le rendre parfaitement sûr.

M. SAM. HUGHES : Cela ne fait-il pas partie du plan devant coûter $2,000,000 ?

M. HYMAN : Non ; cela relève d'un autre département. Le crédit que je demande en ce moment est affecté au brise-lames qui ferme le port.

M. SPROULE : Quel prix ont déjà coûté ces travaux, et où en sont-ils rendus ?

M. HYMAN : Ces travaux compléteront l'entreprise, et tout doit être fini le 30 novembre 1905.

M. FOWLER : Quel est l'entrepreneur ?

M. HYMAN : M. J. Hogan, de Port-Colborne.

M. SPROULE. En quoi consiste cet ouvrage ?

M. HYMAN : C'est un brise-lames de 2,400 pieds.

M. SPROULE : Les travaux du port seront-ils alors achevés, et aura-t-on la profondeur voulue ?

M. HYMAN : Ce crédit est destiné uniquement à finir le brise-lames. Le ministère des Chemins de fer et des Canaux a entrepris d'autre travaux relativement à la construction d'élévateurs et de quais.

M. SPROULE : Je crois me rappeler qu'il y avait du dragage à faire—du roc à enlever. S'en occupe-t-on actuellement. Ce brise-lames aura peu d'utilité, si on ne peut pas s'en servir pour le trafic. Vu les changements rapides qui se produisent quelquefois dans le mouvement du commerce, ces travaux seront peut-être finis trop tard pour être utiles.

M. HYMAN : Il y aura certainement encore certains travaux à faire, mais tant que le plan du ministère des Chemins de fer et des Canaux n'aura pas été mis à exécution, il est impossible de dire à quel endroit le dragage devra être fait.

M. SPROULE : Si les autres travaux ne sont pas exécutés, à quoi servira cette dépense ?

M. HYMAN : Les autres travaux sont en marche. Le tout ne fait virtuellement qu'une seule entreprise.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce brise-lames servira de protection aux navires et complètera une partie du plan.

M. HYMAN: On travaille en même temps à jeter les fondations de l'élévateur et à certains autres travaux. L'honorable député de Lincoln (M. Lancaster), habite cette région et il est probablement au courant.

M. LANCASTER : Je sais qu'il se fait des travaux à cet endroit, mais j'ignore en quoi ils consistent.

M. SAM. HUGHES : Le dragage et la construction du brise-lames sont-ils sous la direction du même ministère ?

M. HYMAN : Pas jusqu'à présent. Le ministère des Chemins de et des Canaux et celui des Travaux publics ont respectivement la charge d'une partie des travaux qui s'y font actuellement. Il n'est pas toujours facile de dire où finit la juridiction de l'un et où commence celle de l'autre.

M. SAM. HUGHES : Le brise-lames est-il rempli de pierres ou de béton ?

M. HYMAN : Il aura des fondations en bois et une superstructure en béton.

M. SAM. HUGHES : N'y aurait-il pas une économie à remplir ce brise-lames avec les matières extraites du lit de la rivière, au lieu d'aller déverser ces matières à plusieurs milles plus loin et d'apporter de la pierre pour remplir le brise-lames ? Je crois que les quais à Port-Arthur sont remplis avec ce qu'on retire du fond du lac.

M HYMAN : On me dit qu'il y a de la pierre en abondance, dans les environs.

M. SPROULE : Quelle sera la profondeur de l'eau quand tous les travaux seront finis?

M. HYMAN : Vingt-deux pieds.

M. R. L. BORDEN : Je suppose que même si cet item est voté, les députés qui auraient quelques renseignements à demander pourront le faire.

M. HYMAN : Certainement.

Quelques résolutions sont rapportées.

AJOURNEMENT—BESOGNE DE LA CHAMBRE.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il dire à quoi nous nous occuperons demain?

Sir WILLIAM MULOCK : S'il y a des bills de prêts, nous nous en occuperons. Quand l'ordre du jour sera épuisé nous prendrons les subsides—ceux du ministère des Travaux publics jusqu'à six heures, et dans la soirée, ceux du ministère du Commerce.

La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et demie du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

VENDREDI, le 10 février 1905.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 49) concernant la Century Life Insurance Company.—(M. Macpherson.)

Bill (n° 50) constituant civilement la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Battleford.—(M. Turiff.)

Bill (n° 53) modifiant l'Acte concernant le ministère des Chemins de fer et des Canaux.—(M. Emmerson.)

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE TORONTO A HAMILTON.

M. CALVERT : Je demande permission de présenter le bill (n° 48), concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.

M. HENDERSON : Quel est l'objet de ce bill?

M. CALVERT : Il s'agit d'autoriser la compagnie à émettre des actions privilégiées et de payer des dividendes sur ces actions en ne tenant aucun compte des actions ordinaires.

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

L'ADJUDICATION DES TRAVAUX DE L'ETAT.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je demande permission de présenter le bill (n° 51), concernant l'adjudication des travaux de l'Etat.

Ce bill, ainsi que deux autres bills inscrits sur le feuilleton aux noms de MM. Emmerson et Hyman, ont pour ainsi dire tous le même objet. Il s'agit d'édicter qu'à l'avenir toute entreprise, pour un montant dépassant $5,000, ne pourra être adjugée, non seulement qu'après que des soumissions auront été demandées, mais en outre qu'après que le Gouverneur en conseil des ministres l'aura approuvée. Jusqu'à présent, c'est le ministre placé à la tête du département intéressé dans l'entreprise qui avait autorité pour décider l'adjudication définitive. Mon honorable ami (M. Foster) voudra bien se rappeler qu'en 1880 un décret officiel a été rendu autorisant l'adjudication, sans soumissions, de petites entreprises dont les montants ne dépassaient pas $5,000. Quand je pris en main l'administration du ministère de la Justice, j'acquis la conviction que rien ne nous autorisait à procéder de cette manière, et, en 1903, je présentai un bill pour donner sanction légale à cette pratique. On veut maintenant, je le répète, édicter que chaque fois qu'une entreprise entraînera une dépense dont le chiffre excédera $5,000, cette entreprise devra recevoir, en plus de l'approbation du ministre compétent, celle du Gouverneur général en conseil des ministres.

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

MODIFICATION A LA LOI DU CENS ELECTORAL DE 1898.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice): Je demande la permission de présenter le bill (n° 52), tendant à modifier la loi du cens électoral de 1898.

Ce bill a pour but de faciliter la procédure dans les cas de contestation d'élections, en permettant que la production d'une liste électorale quelconque portant la marque de l'imprimeur du roi puisse équivaloir en cour à la production de la liste originale. Dans un cas de contestation, quand on veut prouver que le requérant a droit de vote, il est nécessaire que le greffier de la couronne en chancellerie produise lui-même en cour la liste originale, ou qu'on obtienne de ce fonctionnaire une copie certifiée de cette liste. C'est afin de faire disparaître ces inconvénients que ce bill vous est soumis.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

MODIFICATION A L'ACTE DES TRAVAUX PUBLICS.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je

demande permission de présenter le bill (n° 54), modifiant l'Acte des Travaux publics.

L'objet de ce bill est le même que celui que vient d'exposer le ministre de la Justice en présentant le bill relatif à l'adjudication des travaux de l'Etat.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER : Y a-t-il exception, dans ce bill, pour la pratique, qui était certainement courante en 1890, d'adjuger des travaux sans mise en concurrence, ou de les faire en régie directe, quand le montant n'en dépassait pas $5,000.

M. FITZPATRICK Ces bills ne parlent pas de cela. Mais dans le bill de 1903 il y avait certaines dispositions à cet effet. Comme je l'ai dit il y a un instant, mon honorable ami se rappellera qu'en 1880 un décret officiel émana, autorisant le ministre des Travaux publics à adjuger, sans mise en concurrence des travaux à l'entreprise, quand ces travaux ne devraient pas s'élever à plus de $5,000. J'en arrivai à la conviction qu'il n'y avait aucun texte de loi pouvant autoriser ces pratiques, et il était même douteux que le décret en question pût jamais être effectif. Et c'est pourquoi j'ai présenté le bill de 1903.

M. FOSTER : Ainsi, tous les travaux s'élevant à moins de $5,000 pourraient être adjugés de cette manière ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOSTER : Il y a un moyen très ingénieux de tourner la loi, qui est de diviser les travaux par sections de moins de $5,000, de telle sorte que ces travaux pourraient revenir à la fin à $40,000 ou $50,000. On devrait trouver moyen d'empêcher ces pratiques. Je sais que cela est assez difficile, et même il est possible qu'on vienne nous demander l'un de ces jours d'étendre cette marge à $10,000.

M. FITZPATRICK : Je crois que ce que nous voulons, c'est qu'aucune entreprise, entraînant une dépense de $5,000 au plus, ne pourra à l'avenir être adjugée que sur soumissions. Cela n'empêche, tout de même, qu'il y a toujours des travaux urgents qui doivent être faits sans mise en concurrence. Quand le bill sera soumis au comité, je serai heureux de considérer tout amendement comportant obligation de demander des soumissions pour tous travaux s'élevant à plus de $5,000.

M. HAGGART : Si j'ai bien compris, l'intention est ici non pas tant de rien changer à la loi actuelle, comme de transférer la juridiction au Gouverneur en conseil des ministres ?

M. SPROULE : Cependant, selon toute apparence, le département peut faire des travaux s'élevant à plus de $5,000 sans avoir fait aucune publicité. Voyez, par exemple, les travaux du bureau de poste de cette ville, qui se font en régie directe. Voilà des travaux qui vont certainement coûter plus de $5,000.

M. FITZPATRICK : Il s'agit ici de réparations.

M. SPROULE : Oui, mais pour un montant considérable. Et il me semble qu'on ne peut guère ici invoquer qu'il y avait urgence.

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

RECENSEMENT ET STATISTIQUES.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je propose que la Chambre se forme, mardi prochain, en comité général, pour délibérer le projet de résolution suivant :

Arrêté : Il est expédient de prescrire que l'Excutif pourra de temps à autre payer à même les crédits votés à cette fin par le Parlement pour cet objet telles sommes qui pourront être nécessaires pour faire le recensement et pour recueillir, mettre en tableaux et publier les statistiques sur l'agriculture, le commerce, la criminalité, l'éducation, l'industrie, le mouvement de la population et autres sujets, pour rétribuer les officiers et commis nécessaires, et pour solder toutes les dépenses entraînées par la mise à exécution d'un acte à cette fin.

(La motion est adoptée.)

PRIORITE DES PROJETS MINISTERIELS.

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

Qu'à compter de mercredi prochain, le 15 courant, inclusivement, jusqu'à la fin de la session, les propositions du Gouvernement auront la priorité les mercredis et les jeudis, immédiatement après les questions.

Je crois que le feuilleton de la Chambre est déjà suffisamment chargé pour que cette demande soit justifiée.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER : Il est facile de trouver le feuilleton suffisamment chargé pour rendre justifiable une demande de ce genre. Mais où sont donc les projets du Gouvernement ? Je crois que mon honorable ami a laissé entendre il y a quelques jours, en réponse à la demande que je lui en avais faite, que le bill de l'autonomie du Nord-Ouest serait prêt dès la deuxième semaine de février. Voilà que nous sommes à la mi-février, et nous ne voyons encore rien venir. Si les propositions du Gouvernement ne sont pas prêtes, je ne vois pas pourquoi on nous demande de lui accorder tout ce temps précieux. Mais si le Gouvernement veut bien se mettre sérieusement à l'œuvre, nous sommes disposés à lui accorder tout le temps qu'il voudra, le mercredi et le vendredi, même s'il nous faut prolonger les séances jusqu'à minuit.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement n'est animé que de bons sentiments. On le trouvera toujours en cet état d'esprit—

Quelques VOIX : Oh ! oh !

Sir WILFRID LAURIER :—mais on ne paraît pas lui en tenir grand compte. J'ai en effet déclaré à mon honorable ami que je croyais pouvoir présenter le bill de l'autonomie du Nord-Ouest dans la seconde semaine de février. Mais notre travail s'est trouvé retardé, par suite de l'absence de certains représentants qui prennent un intérêt considérable à ce projet de loi. Je crois pouvoir présenter ce bill mardi prochain, 21 courant. Cela n'est pas encore, cependant, absolument certain.

M. HAGGART : Le ministre de l'Intérieur sera-t-il présent ?

Sir WILFRID LAURIER : Le premier ministre sera présent.

M. MONK : Je crois qu'on pourrait attendre encore un peu plus longtemps. Le rapport de l'auditeur général n'est pas terminé, et je ne crois pas, non plus, que tous les rapports des divers départements soient prêts. C'est là sans doute la raison pour laquelle il n'y a pas plus d'avis de motions. Avant d'enlever ces deux jours à l'initiative parlementaire, je crois que le Gouvernement devrait déposer sur le bureau de la Chambre toutes les propositions qu'il veut présenter, ainsi que tous les divers rapports qui nous sont nécessaires pour nous renseigner sur les affaires publiques.

Sir WILFRID LAURIER. Mon honorable ami voudra bien se rappeler que, depuis l'ouverture de la session, il ne s'est guère passé de jour sans qu'il y ait eu des projets du Gouvernement soumis à nos délibérations. Nous avons chaque jour épuisé toutes les questions inscrites au fueilleton au nom de divers membres de cette Chambre, puis nous passions ensuite aux projets émanant du Gouvernement. Dans ces circonstances, je crois qu'il ne serait que juste d'accéder à notre demande. Ce n'est pas notre faute si le rapport de l'auditeur général n'est pas encore terminé. D'après la loi, ce rapport aurait dû être prêt le 31 janvier, et cependant je crois savoir qu'à cette date l'imprimeur du roi n'était pas encore en possession de tout le manuscrit. Ce n'est pas du tout notre faute. Si mon honorable ami veut bien consulter le feuilleton, il verra qu'il n'y a là que onze avis de motion, la plupart d'ordre contentieux, et je crois aussi qu'on expédiera le plus grand nombre de ces motions lundi prochain.

M. SPROULE : Je ne crois pas que le rapport qu'a dû faire le juge Britton sur la concession Treadgold ait jamais été soumis à cette Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami n'a pas la mémoire heureuse.

M. SPROULE : Qu'est-il advenu, aussi, du rapport sur l'introduction d'ouvriers étrangers pour travailler au chemin de fer transcontinental ?

Sir WILFRID LAURIER. Je ne me rappelle pas. Quant au rapport de M. le juge Britton, il nous a été présenté à la fin de la dernière session.

(La motion est adoptée.)

CANAL OTTAWA—BAIE GEORGIENNE.

L'honorable M. PETER WHITE : Je désirerais demander au ministre des Travaux publics de bien vouloir déposer sur le bureau de la Chambre une copie des instructions données à l'ingénieur chargé des levés topographiques du canal Ottawa-baie Georgienne, avant que cet article du budget soit mis en discussion.

L'honorable M. CHS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Dois-je comprendre que mon honorable ami désire une copie des instructions émises par l'ingénieur en chef ?

M. WHITE : Je me ferai peut-être mieux comprendre en parlant d'un article de journal paru ces jours derniers, où il était dit que les instructions données aux ingénieurs leur recommandaient de faire l'estimation d'un approfondissement de vingt-deux pieds. Sont-ce bien là les instructions qui ont été données ?

M. HYMAN : Si mon honorable ami désire prendre connaissance des instructions émises par l'ingénieur en chef, je serai heureux de les lui communiquer.

M. WHITE : Seront-elles déposées sur le bureau de la Chambre ?

M. HYMAN : Oui.

LA CRISE POLITIQUE A QUEBEC—SUBSIDES.

M. J. E. LEONARD—(Texte) : M. l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, et comme l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) nous l'a promis hier, en réponse à la question que j'ai posée à propos de la crise à Québec, je voudrais savoir si l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) a quelques nouvelles à nous donner de sa mission à Québec.

M. le sous-greffier donne lecture de l'article 9 de l'ordre du jour, portant formation de la Chambre en comité des subsides.

M. F. D. MONK : Ne pourrions-nous pas avoir les explications promises hier par le ministre de la Justice au nom du Gouvernement, et qui devaient nous être présentées aujourd'hui par le ministre du Revenu de l'intérieur ? Je vois que le ministre du Revenu de l'intérieur est de retour au milieu de nous. Il a dû, sans doute, déjà parler de sa mission à plusieurs membres de cette Chambre, mais ne serait-il pas plus convenable de sa part de communiquer à toute la Chambre les explications auxquelles nous avons droit ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami manque d'exactitude, au sujet de ce qui s'est passé hier. Je me suis alors adressé à l'honorable député de Laval, en un français qui a dû laisser sans doute à désirer. Je lui ai dit alors que s'il voulait bien, quand le ministre serait présent, renouveler à ce dernier la question qu'il me posait, il obtiendrait sans doute une réponse.

M. FOSTER : Le premier ministre ferait peut-être bien, pour le cas où le ministre du Revenu de l'intérieur serait absent, de demander au ministre de l'Agriculture de nous communiquer les nouvelles qu'il sait, car il n'y a aucun doute que le ministre du Revenu de l'intérieur lui a raconté, il y a quelques instants, tout ce qui s'était passé.

M. MONK : Je crois que nous avons le droit d'insister. Mon honorable ami le ministre de la Justice n'a pas besoin de se défendre sur son français, car chacun sait qu'il s'exprime en cette langue avec la plus grande élégance. Je n'ai pas pris note de ses paroles ; mais, si je m'en souviens bien, il a alors dit à l'honorable député de Laval que le ministre du Revenu de l'intérieur était à Québec, et qu'il donnerait aujourd'hui la réponse demandée, réponse qui serait à la fois nette et précise et ne laisserait planer aucune incertitude. Si je ne suis pas dans la question, je procéderai par voie de motion ordinaire. Mais je crois que notre demande est des plus justes. Nous savons que certains ministres de Québec ont démissionné, et que d'autres tiennent toujours à leurs portefeuilles.

Sir WILFRID LAURIER : A la question.

M. MONK : Je suis parfaitement dans la question, Monsieur l'Orateur, et j'ai l'intention de proposer l'ajournement de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Cela n'est pas nécessaire. Si mon honorable ami veut bien laisser la Chambre se former en comité de subsides, alors l'occasion qu'il désire lui sera offerte.

M. MONK : J'ai parfaitement le droit de poser une question dès maintenant, comme j'en aurais le droit plus tard.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami s'écarte certainement du réglement.

M. MONK : J'en appelle à vous, Monsieur l'Orateur. Je ne vois pas pourquoi j'aurais à remettre ma question à plus tard.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a parfaitement le droit de demander l'ajournement de la Chambre, mais il sait aussi que cela ne se fait que dans des cas de nécessité et d'urgence. J'ignore si on pourrait invoquer ces raisons pour l'incident dont il veut prendre prétexte pour nous chercher querelle. Mais s'il tient absolument à faire l'amusement de la Chambre avec cet incident, il aura toutes les occasions de se donner ce plaisir quand la Chambre se sera déclaré en comité des subsides.

M. MONK : Je ne crois pas qu'il y ait aucune restriction de ce genre. Si c'est la règle en usage en Angleterre, elle n'a pas encore été introduite en ce pays.

M. WHITE : J'ai compris, Monsieur l'Orateur, que vous aviez consulté la Chambre sur la question de savoir si elle entend se former en comité des subsides.

M. l'ORATEUR : Je ne l'ai pas encore fait.

M. WHITE : Dans ce cas, mon honorable ami ne s'est pas écarté du règlement.

M. L'ORATEUR : La motion n'a pas encore été présentée.

M. WHITE : J'ai entendu le greffier donner lecture de l'article 9 de l'ordre du jour.

Sir WILFRID LAURIER : La motion n'a pas encore été faite à M. l'Orateur.

M. L'ORATEUR : Sir Wilfrid Laurier propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. MONK : Je désire attirer l'attention de cette Chambre sur ce que je crois être une intervention illégitime du Gouvernement dans ce qui se passe actuellement à Québec. Une crise politique a éclaté au sein du cabinet provincial, et nous, membres de cette Chambre, nous avons parfaitement le droit de savoir quelle part le gouvernement fédéral prend au règlement de cette crise. J'ai dit, il y a un instant, que depuis une dizaine de jours le très honorable premier ministre et d'autres membres du Gouvernement ont été en consultation avec certains ministres du gouvernement de Québec, restant toujours en charge, et d'autres ministres ayant donnée leur démission. Plusieurs membres de cette Chambre et certains membres du Gouvernement se sont mêmes rendus à Québec et à Montréal, pour s'occuper du règlement de cette crise. Les organes libéraux ont même été jusqu'à annoncer, avant l'ouverture de la session, que mon très honorable ami s'était rendu à Québec, où il n'avait fait aucune difficulté de déclarer qu'il était venu essayer de mettre fin aux dissensions intestines qui s'étaient élevées au sein du gouvernement provincial. L'organe du Gouvernement à Montréal, c'est-à-dire le " Herald ", ne fait aucun secret de tout cela, et voici ce qu'on peut lire dans ce journal, sous forme de dépêche de Québec, en date du 9 février :—

Le vent a été aujourd'hui à la conciliation. L'honorable M. L.-P. Brodeur et M. le sénateur Dandurand étaient ici, et ils ont fait de leur mieux pour remplir leur mission.

Et plus loin :—

UNE JOURNEE TRES OCCUPEE.

Il était devenu évident, dès la matinée, qu'il y avait quelque chose en marche. M. Brodeur

était arrivé par le train du matin, et M. Dandurand était descendu chez des parents. On chuchotait un peu partout qu'ils étaient venus tous deux, à la demande expresse de sir Wilfrid, pour accommoder le différend. Dans la journée, les ministres démissionnaires eurent plusieurs entretiens avec l'honorable M. McCorkill et l'honorable M. Archambault. Ceux qui sont dans le secret des dieux déclarent que ce qu'il en a résulté de plus avantageux, pour le parti, c'est que M. McCorkill a vu son étoile grandir encore plus que jamais au firmament politique.

Je pourrais citer bien d'autres articles et télégrammes, empruntés à des journaux libéraux, démontrant clairement que ce Gouvernement s'est entremis à Québec, afin de tenter de mettre fin à la crise, qui est encore loin, comme le sait fort bien mon très honorable ami, d'être résolue. L'attention du Gouvernement a déjà été attirée là-dessus à deux reprises. Hier même, mon honorable ami de Laval, sachant fort bien qu'il était de notoriété publique que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur s'était rendu à Québec chargé d'une mission de conciliation, a demandé quelques renseignements. Les ministres sont responsables à la Chambre des communes, soit collectivement ou pour chacun de leurs actes. Si j'ai bien compris l'honorable ministre de la Justice, il a dit à mon honorable ami de Laval que le ministre du Revenu de l'intérieur était à Québec, et qu'au lieu de prêter l'oreille à toutes sortes de rumeurs, il ferait mieux d'attendre que ce ministre lui communiquât lui-même sa réponse. Le ministre du Revenu de l'intérieur a pris son siège à trois heures, et comme on l'a très bien remarqué, il a dû déjà raconté les incidents de son voyage à plusieurs membres de cette Chambre. Il ne serait donc que juste, après la promesse qu'on nous en a faite hier, qu'il voulût bien nous communiquer, à nous aussi, le résultat de sa mission.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette beaucoup, en vérité, Monsieur l'Orateur, d'être dans l'impossibilité de contenter la curiosité de mon très honorable ami de Jacques-Cartier, car ce m'eût été grand plaisir de le faire. Nous ne partageons pas, mon honorable ami et moi, les mêmes idées en matière de gouvernement responsable. Il y a eu une crise à Québec. Ce n'est pas la première fois que pareille chose arrive, et cela arrivera encore, car les hommes ne sont pas prêts d'être en toutes choses du même avis. Mon honorable ami nous demande de lui dire quelle part le Gouvernement a l'intention de prendre, ou a même déjà commencé à prendre, pour essayer de mettre fin à la crise à Québec. Je suis très heureux de pouvoir ici le satisfaire. Le Gouvernement n'intervient en rien dans la crise en question, et le Gouvernement n'a rien à faire avec ces difficultés. J'admets volontiers que, personnellement, je prends à tout cela un intérêt fort vif. J'y prends, je le répète, un vif intérêt et quelques-uns de mes collègues, ainsi que bon nombre des membres de la gauche de cette Chambre, y prennent aussi, je crois, le même vif intérêt. Mon honorable ami compte sans doute parmi les plus intéressés. Il est possible que cela ne le touche pas d'aussi près que moi, car cette crise ne s'est pas produite parmi ses amis politiques ; mais, dans la charité de son cœur, il y prend le même intérêt que s'il s'agissait ici de ses propres amis. Je dois dire que si mon collègue, M. Brodeur, est allé à Québec, il y est allé simplement à titre de simple citoyen. Mon honorable ami nous a fait remarquer que les ministres sont responsables de leurs actes. Il ne peut y avoir aucun doute que les ministres sont responsables de leurs actes, en tant que membres du Gouvernement et pour des choses concernant le Gouvernement. Mais quand un ministre se rend à Québec ou à Montréal, je ne crois pas qu'il soit tenu de rendre compte de son voyage jusqu'au point d'indiquer à quel hôtel il est descendu et de quelle manière il a employé son temps. Il ne s'ensuit pas, parce qu'on est ministre, qu'on doive être épié dans nos moindres allées et venues pour nous obliger d'en rendre compte.

M. FOSTER : On ne pourra certainement pas dire que mon très honorable ami a été prolixe d'explications ; et je crois aussi que chacun sera d'accord pour estimer que sa défense n'est pas très forte.

Sir WILFRID LAURIER : C'est bien simple, je n'avais rien à justifier.

M. FOSTER : Je ne crois pas qu'on puisse dire que cette défense se distingue ni par l'habileté ni par la franchise. Il est impossible d'admettre que le pays tout entier soit dans l'erreur, quand il incline à croire que le Gouvernement d'Ottawa, ou quelques-uns des membres de ce Gouvernement, sont présentement à s'entremettre pour mettre fin à la crise politique qui s'est produite à Québec. Mon honorable ami (M. Monk) a cité des extraits de l'un des organes officieux de mon très honorable ami. Le rédacteur de ce journal, ainsi que les reporters de ce journal, doivent avoir ce qu'on appelle du sens commun, et il est impossible que de semblables choses auraient pu avoir été écrites, s'il n'y avait pas à tout cela quelque fondement. Mon très honorable ami s'imagine-t-il vraiment que les explications qu'il vient de nous donner vont rassurer l'opinion publique et faire croire que ni lui ni les membres de son Gouvernement ne prennent la moindre part à la solution de cette crise à Québec. Je ne le crois pas, et je ne crois pas, non plus, qu'aucun membre de cette Chambre puisse penser ainsi. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) a quitté son poste, à Ottawa, accompagné de son *alter ego*, le sénateur Dandurand, et ils ont voyagé tous deux entre Montréal et Québec. Ils ont eu des entretiens avec les dissidents appartenant aux deux partis en présence, et l'on viendra encore nous assu-

rer, après cela, que la seule préoccupation du ministre du Revenu de l'intérieur était alors de surveiller ses alambics et d'avoir l'œil aux cuves et aux muids des distilleurs.

Mon très honorable ami sait pourtant fort bien que tout cela était le secret de Polichinelle, c'est-à-dire que le ministre du Revenu de l'intérieur et le sénateur Dandurand ne s'étaient rendus à Québec que pour tenter de raccommoder le différend qui s'était élevé parmi leurs amis, et cette Chambre prend à tout cela un vif intérêt parce que, tôt ou tard, comme chacun sait, c'est le public qui paie les pôts cassés. Ces sortes de réconciliations ne peuvent s'effectuer qu'à l'aide de considérations pécuniaires ou de promesses de charges publiques, et avant qu'il se soit écoulé plusieurs semaines, ou au plus plusieurs mois, ce Parlement et le pays se verront sans doute présenter la note à payer.

Tout le temps que mon très honorable ami était à nous donner ses explications miel et sucre, tout comme s'il n'eut jamais pris la moindre part aux luttes politiques provinciales, je songeais aux mœurs d'autrefois, et j'évoquais, en mon for intérieur, certaines figures aujourd'hui à jamais disparues. Ainsi, par exemple, si les mânes de cet homme intègre qui fut Alexander Mackenzie, pouvaient se lever en cette Chambre et nous adresser la parole, à quelles remontrances bien méritées ne nous serait-il pas donné alors de prêter l'oreille sur l'inexcusable folie à laquelle les membres de cette Chambre sont en proie, chaque fois qu'ils jouent leur va-tout en se lançant tête baissée dans les luttes politiques des diverses provinces. S'il était aussi donné à Edward Blake de nous faire entendre sa voix à travers l'Atlantique, que dirait-il ? Il ne manquerait pas, non plus, de nous faire toucher du doigt l'inconstitutionnalité, l'inopportunité et l'entière folie, pour un parti, de prendre part aux luttes politiques des provinces, car la rétribution arrive toujours tôt ou tard. Certains collègues de mon très honorable ami se sont déjà exprimés à ce sujet. Voyez, par exemple, l'honorable M. Mills. Mes collègues de la gauche de cette Chambre se rappellent avec quelle véhémence il a dénoncé cette intervention des partis fédéraux dans les affaires politiques des différentes provinces. L'un des ministres mêmes d'aujourd'hui, l'honorable ministre des Postes, s'est aussi exprimé avec la même énergie pour condamner ces pratiques néfastes, ce qui n'empêche que, depuis que son parti est au pouvoir, il semble fermer les yeux sur tout ce qui se passe. Mais, je le répète, les succès apparents qu'on peut ainsi remporter finissent par se payer fort cher. Il y a de cela deux élections passées, mon très honorable ami (sir Wilfrid Laurier) disait dans une salle de cette ville, en mettant sa main sur l'épaule de M. Ross: Ce parti de la réforme est en quelque sorte le bras droit du parti libéral dans le Dominion du Canada. Ce parti de la réforme, grâce à l'influence de mon très honorable ami, put alors réussir à se maintenir au pouvoir, bien qu'il n'eût pas pour lui la majorité des voix des électeurs d'Ontario. Ce bras droit du parti libéral a pu, de 1902 à 1904, garder le pouvoir en usant les moyens qui étaient loin d'être légitimes et qui étaient mal vus des électeurs d'Ontario. Mais, sans que tout cela parût en rien le gêner, et sans voir non plus les velléités de regimber, voici qu'il y a quelques mois à peine mon très honorable ami a de nouveau monté à la tribune pour faire cause commune avec un parti déjà discrédité et se lancer avec lui dans la mêlée. Les électeurs se sont prononcés le 25 janvier dernier, et mon très honorable ami a reçu la leçon qu'il méritait. Son bras droit n'est plus, et son étoile s'en est trouvée subitement obscurcie. Voici que maintenant il cherche à faire cause commune avec le parti au pouvoir à Québec. Se rappelle-t-il encore le pacte autrefois conclu avec l'honorable M. Mercier, que l'un des deux ferait obtenir à l'autre une majorité, quitte à demander, pour cette majorité une fois obtenue, le paiement qui lui semblerait bon. Se rappelle-t-il encore qu'au mépris de tout principe constitutionnel, qu'au mépris des principes les plus sacrés de tout bon gouvernement, il a certainement conseillé à son favori, le leader actuel du gouvernement de Québec—s'il ne l'a pas conseillé, il a fermé les yeux et ne l'a pas désapprouvé—de saisir l'occasion qui s'offrait à lui d'écraser à jamais l'opposition provinciale en précipitant au plus tôt la date des élections, de telle sorte qu'il fût impossible à l'opposition de s'organiser dans certains comtés ? Aujourd'hui, voici qu'on a recours aux mêmes tactiques. M. Parent est l'un des directeurs du Gouvernement dans le Grand-Tronc-Pacifique, et il est aussi l'un des principaux intéressés dans la Compagnie du pont de Québec, à laquelle on a accordé une subvention considérable. M. Parent est partout à la fois. Mon honorable ami est bien déterminé à garder M. Parent, et il a eu besoin—voyez comme cela se trouve—d'un organisateur.

Il fouilla vainement du regard toute la province de Québec ; il ne put y trouver d'organisateur tout à fait suivant son cœur; son regard se porta très haut ; il s'éleva jusqu'à la magistrature, jusqu'au banc des juges ; il en fit descendre un de ses honorables occupants, qu'il y avait placé, lui-même je pense ; et au moyen de l'échange très habile d'un siège de sénateur contre un siège de juge, il mit cet honorable particulier dans la position qu'il lui destinait, l'enleva à la judicature, le fit sénateur, lui assura une pension viagère, puis l'envoya organiser ses forces dans Québec. Etrange fatalité, étrange Némésis. L'homme même qu'il enleva à la judicature, puis qu'il porta au Sénat, et qu'il envoya, armé de pieds en cap,

pour être son organisateur et son représentant dans Québec, cet homme, dis-je, se querella avec l'honorable M. Parent. et aujourd'hui la guerre est déclarée, guerre devant les tribunaux, guerre dans le champ clos de la politique, guerre partout, guerre à outrance, entre le premier ministre de Québec et l'organisateur du très honorable premier ministre du Canada. Je suis curieux de savoir ce qu'il pense de tout cela. A-t-il confiance dans son organisateur ? le reconnaît-il comme tel ? est-il en faveur de la faction qui paraît avoir le dessus pour le moment ? Il semble vaciller entre les deux camps. Le très honorable premier ministre envoie son ministre du Revenu de l'intérieur, et aussitôt l'air glacé de Montréal se réchauffre et l'on parle de réconciliation. Et, d'autre part, voilà son organisateur, son ancien juge, son sénateur actuel qui fait feu et flamme et dénonce violemment l'honorable M. Parent et son administration. Etrange leçon pour les électeurs de notre pays et dont la lecture ne pourra que leur être avantageuse.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai qu'un mot à dire ; je n'ai pas le droit de prendre la parole et c'est pourquoi je serai bref. Je dirai simplement que mon honorable ami (M. Foster) a modifié quelque peu le sens des remarques faites par l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk). Celui-ci n'a pas déclaré catégoriquement, mais s'est contenté d'insinuer, que j'avais envoyé l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur (M. Brodeur) en mission à Québec, mission qui comportait une considération d'argent sous une forme quelconque. Je déclarerai à mon honorable ami (M. Foster) qu'il se trompe absolument. Je nie catégoriquement cette accusation. Je n'ai donné aucunes instructions quelconques à l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur, et particulièrement aucunes comportant une considération d'argent, promesse quelconque. L'honorable ministre du Revenu de l'intérieur est homme comme nous tous ; il est membre du parti libéral et il s'intéresse à l'avenir de ce parti. Le parti conservateur a eu également ses dissensions jadis.

M. TALBOT : Le nichée de traîtres.

Sir WILFRID LAURIER : Il y avait alors dans ce parti des hommes qui s'efforçaient de déterminer une réconciliation, et j'espère que nous aurons le même succès un de ces jours.

M. T. S. SPROULE : Il y a une raison de plus pour que la Chambre s'intéresse à cette affaire. Non seulement un ministre d'Etat est-il parti d'ici en vue d'effectuer une réconciliation ; mais il était accompagné du président du Sénat ; on a réquisitionné les deux Chambres du Parlement dans l'espoir d'apaiser la tempête politique. Jusqu'à présent, on a toujours prétendu que la Chambre haute était au-dessus de la politique de parti ; le Sénat, disait-on, était indépendant des partis. C'était la doctrine libérale ; mais voici qu'aujourd'hui le membre le plus éminent de la Chambre haute, le président du Sénat, est enrôlé et envoyé en compagnie d'un ministre d'Etat pour faire la paix entre le chef du cabinet provincial et ses ministres rebelles.

Dès lors, il me semble que nous sommes particulièrement intéressés à ce qu'on nous dise où nous en sommes. Si l'on exige que des membres du parlement fédéral s'immiscent dans ces disputes de politique provinciale, il n'existera plus entre les affaires provinciales et celles du Dominion une ligne de démarcation aussi accentuée que ces messieurs de la droite ont toujours prétendu vouloir maintenir.

M. J. E. E. LEONARD (Laval). Texte. Monsieur l'Orateur, j'ai entendu avec plaisir l'honorable premier ministre déclarer qu'il n'avait donné aucune instruction à l'honorable ministre du Revenu de l'Intérieur. Je dois accepter sa déclaration ; mais,—toujours au sujet de cette crise à Québec—je demanderai à l'honorable premier ministre s'il a lu l'article du "Soleil", en date du 8 février courant, à propos de la rédaction de ce journal, article qui se lit comme suit :

LA DIRECTION POLITIQUE DU "SOLEIL."

CE QU'ELLE EST.

Dans la présente crise, l'attitude du "Soleil" est diversement commentée. Ceux dont le tort perpétuel a toujours été de trop parler, ne peuvent manquer de tomber à notre sujet dans le péché capital de leur vie.

Pour rectifier les commentaires malveillants, nous déclarons une fois pour toutes que le "Soleil" est l'organe du parti libéral, et, par ce fait, sous la direction et le contrôle absolu de sir Wilfrid. Les partisans de sir Wilfrid, les vrais, comme ceux qui s'affirment tels, sont donc priés de tenir compte de la présente déclaration.

Si cet article dit la vérité, je ne comprends pas comment l'honorable premier ministre peut déclarer en cette Chambre qu'il ne s'occupe pas des affaires de Québec.

Je vois également à la même page du "Soleil" un autre article intitulé comme suit :

LA VRAIE QUESTION.

Le premier moment de surexcitation passé, les nuages se dissipent et la véritable question, telle que nous la posions hier, apparaît dans toute sa netteté.

Il importait de désabuser au plus tôt une foule de braves gens des comtés éloignés de la capitale, qui croyaient déjà à un scandale politique. On ne saurait trop répéter ce qui est la pure vérité, que tout se résume à un dissentiment personnel, à une incompatibilité d'humeur.

L' "Evénement" fausse donc entièrement les faits lorsqu'il voit dans ce qui se passe en ce moment la justification des critiques et des accusations formulées par son parti depuis cinq ans. Voilà ce que le parti libéral ne peut ad-

mettre, sous peine de se désavouer honteusement.

C'est le gouvernement Parent, et nul autre, qui a reçu mandat de gouverner.

Le doute sur ce point ne pourrait être lever que par un nouvel appel au peuple.

Ce sont les soldats et les officiers qui se font tuer dans une bataille, c'est le général qui attache son nom à la victoire. Celles du parti libéral en 1900 et 1904 sont la légitime propriété et la gloire de l'honorable S. N. Parent. Parodiant Scipion l'Africain, il peut répondre fièrement à ses accusateurs: "Deux fois je vous ai conduits au triomphe. Montons au Capitole pour remercier les dieux." Et il faudra bien le suivre.

Si jamais heure fut mal choisie pour une déposition, n'est-ce pas celle-ci, à peine trois mois après la plus étonnante victoire que jamais parti ait remportée?

Le parti libéral en est sorti fort jusqu'à l'outrecuidance, jusqu'à se croire tout permis, même les révolutions de palais pour le simple plaisir de changer. Mais ce sont là des caprices excessifs et excédants, nés de l'irréflexion. La première crise nerveuse passée, la sagesse reprendra ses droits et l'on conviendra que le moins que puisse demander un chef politique, après quinze années d'état de services extrêmement fructueux pour le pays, c'est de sortr avec tous les honneurs de la guerre. Prétendre le chasser violemment, c'est justement agir au rebours du bon sens.

Ce serait mettre le droit de son côté, et tous les torts du côté du peuple.

Voilà la question, débarrassée de toute acrimonie, telle qu'elle se présente aujourd'hui même aux mandataires de la province.

Est-ce que cet article a été rédigé sur la demande, ou sur les conseils de l'honorable premier ministre ?

M. MONK : Est-il vrai que l'honorable ministre du Revenu de l'intérieur soit à l'instant reparti pour Québec?

Sir WILFRID LAURIER : C'est la première nouvelle que j'en ai.

COMMUNICATIONS AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. ALEX. MARTIN (Queen) : Je désire signaler à l'attention du premier ministre une question à laquelle il m'avait promis de répondre quelques jours plus tard ; je désire en même temps la signaler à l'attention de l'honorable directeur général des Postes. Cette question, qui est d'un très sérieux intérêt pour ma province, est relative au service de transport maintenu actuellement entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. Comme je l'ai expliqué hier, ce service se fait par des bateaux brise-glaces, et lorsque les brise-glaces atteignent la terre ferme au cap Tourmentin, il n'y a pas là de train spécial pour transporter les dépêches à Sackville, distance de 35 milles. C'est là une grande incommodité. Mes collègues n'auront qu'à se rendre à la Salle de lecture pour constater que les derniers journaux reçus de l'île du Prince-Edouard sont anciens de près d'une semaine. On se figure à quel point le commerce est incommodé par cet état de choses. Voici les instructions qu'on me transmet de ma province par voie télégraphique :

Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, interpellez à chaque séance le premier ministre au sujet du service de transport entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Quelques VOIX : Nommez l'auteur.

M. A. MARTIN : Voilà un devoir très pénible qui m'est imposé, interpeller de jour en jour le Gouvernement au sujet du service des communications avec l'île du Prince-Edouard. Tout ce que les ministres ont à faire, à mon avis, c'est de corriger cet état de choses, me dispenser par là d'une tâche très désagréable et en même temps rendre justice à la province.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Monsieur l'Orateur, je regrette infiniment que les conditions climatériques aient été de nature à interrompre les communications entre la terre ferme et l'île du Prince-Eduoard. Ce n'est pas la première fois que ce service est ainsi interrompu. Je voudrais pouvoir former le vœu que ce sera la dernière.

M. FOSTER : Changeons de Gouvernement.

Sir WILLIAM MULOCK : C'était pis sous l'ancien régime. Je me rappelle les jours d'autrefois, lorsqu'un bon représentant de l'île du Prince-Edouard, M. Perry, comme mon honorable ami, annonça au Parlement que la Providence, irritée contre le gouvernement d'alors, châtiait l'île du Prince-Edouard de la même manière qu'elle semble le faire (quoique moins rudement), aujourd'hui. Le gouvernement d'alors ne fournissait pas de trains spéciaux, ni même de navires spéciaux. Il laissait les gens faire le voyage dans de petits bacs de passeurs et transporter les dépêches du mieux qu'ils pouvaient, très souvent au risque de perdre la vie. Nous nous sommes efforcés d'améliorer le service le plus possible, et cette année nous avons deux steamers au moyen desquels nous cherchons à maintenir un service ininterrompu. Si les glaces flottantes ont empêché ces navires d'effectuer le voyage, la seule chose qui reste à faire, j'imagine, c'est de faire l'acquisition de navires plus puissants, de brise-glaces du type peut-être de ceux dont on se sert en Russie. Cela entraînerait une très lourde dépense. Je ne veux pas dire que le Gouvernement ne serait pas justifiable de s'en charger, mais il ne saurait y avoir de service satisfaisant et ininterrompu entre l'île et la terre ferme tant qu'il n'aura pas été trouvé quelque moyen de surmonter la difficulté de la glace flottante qui s'amoncelle dans le détroit. Mon honorable ami le ministre de la Justice me suggère une idée que l'honorable député trouvera juste peut-être. La difficulté vient de sa majeure ; un phénomène qui ne dépend pas du Gouvernement.

M. FOSTER : *Vis inertiae.*

Sir WILLIAM MULOCK : Non, la *vis inertiae* existait sous l'ancien régime.

M. FOSTER : Il est certaines choses que vous oubliez.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est certaines choses que l'honorable député de Toronto-nord oublie, et il serait bon de lui rappeler de son histoire. Homme politique, il a un passé. Toutefois, je m'occupe du présent en ce moment. Mon honorable ami de Queen (M. Martin), pour se rendre au désir de son correspondant, pose des questions et fatigue la Chambre de jour en jour, dans l'espoir que, comme le juge injuste, nous finirons par céder à son importunité. Pourtant, Monsieur l'Orateur, nous ne devons pas établir un précédent pour l'envoi de trains spéciaux chaque fois qu'il se produit une interruption dans le service des dépêches. On ne l'a jamais fait, et je doute qu'aucun gouvernement soit disposé de lui-même à le faire. Ainsi donc, pour reprendre le fil de mes idées, au moment où je fus interrompu par mon honorable ami de Toronto-nord——

M. FOSTER : Idées bien mesquines, il faut le dire.

Sir WILLIAM MULOCK : Qu'est-ce que l'honorable député entend par là ?

M. FOSTER : Je le lui dirai quand il aura fini.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis certes très en peine de savoir ce que l'honorable député peut vouloir dire, mais s'il a besoin d'un peu de temps pour se documenter, je ne m'y opposerai pas. J'allais faire observer que cette Chambre n'est pas le tribunal préposé à la réglementation des phénomènes naturels. Ils ne saurait certainement pas contrecarrer l'amoncellement des glaces, et je ne voudrais pas donner à espérer que le Gouvernement subventionnera des trains spéciaux pour le transport des dépêches. Nous nous efforçons d'utiliser tous les trains réguliers que les compagnies jugent à propos de faire circuler; et si ces compagnies se décidaient à faire circuler des trains pour d'autres fins, certes, nous serions heureux de les utiliser ; mais j'hésiterais à proposer le subventionnement par l'administration de trains spéciaux pour le transport des dépêches.

M. FOSTER : L'honorable ministre a, comme d'habitude, donné libre cours à son imagination, et les caprices de cette imagination n'ont pas de bornes. Il a évoqué un état de choses qui n'a jamais existé, et qu'il doit savoir être purement imaginaire. Il a décrit cette chimère sous ses traits les plus lugubres, et ensuite, il a voulu montrer par voie de contraste la supériorité des résultats obtenus par lui-même et le gouvernement dont il fait partie. Mais, à aucune époque, sous l'ancien Gouvernement, n'a-t-on eu que des bateaux de passeurs pour faire service des transports entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme.

Sir WILLIAM MULOCK : Je soutiens le contraire.

M. FOSTER : Jamais cela ne s'est produit sous l'ancien Gouvernement; mais, bien entendu, si l'honorable ministre remonte à l'époque de l'occupation première du pays, il constatera qu'au début le canot d'écorce était le seul moyen de communication entre l'île et la terre ferme.

Sir WILLIAM MULOCK : Je parle d'une époque où l'honorable député faisait partie de la représentation.

M. FOSTER : L'honorable ministre est complètement dans l'erreur. Il est dans l'habitude de beaucoup emprunter à son imagination.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est la vérité.

M. FOSTER : Il est dans l'habitude de décrire un état de choses imaginaire et de s'en servir comme de fond pour faire ressortir les conditions actuelles. Les habitants de l'île du Prince-Edouard ont parfaitement le droit de réclamer. Lorsque leur service de transport est interrompu, ils ont parfaitement le droit de demander à leur député de plaider leur cause auprès du gouvernement. Mais le font-ils, que le Gouvernement daigne à peine s'occuper d'eux. Même, quelques honorables membres de la droite ont bien voulu émettre l'avis que les commettants de l'honorable député devraient se mettre à déblayer eux-mêmes les voies ferrées. Je crois que c'est le ministre de la Marine et des Pêcheries.

Un DEPUTE : C'est le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson.)

M. FOSTER : On voit de quel œil le parti libéral considère les griefs du peuple. C'est la vieille histoire. Il ne cherche partout que son propre intérêt. L'honorable ministre a eu l'obligeance de dire que j'avais un passé. Et lui, en a-t-il un ? Parmi ceux qui faisaient partie de la députation avant 1906, en est-il un qui ait oublié comment mon honorable ami, durant les longues et fatigantes années qu'il passa dans l'opposition, se signala, et d'une manière assez peu enviable, à l'attention de cette Chambre ? Qui ne se souvient de l'avoir entendu parlant pour la galerie, jurer ses grands dieux que jamais ils ne voterait un traitement de $50,000 au Gouverneur général ? A-t-on donc oublié comment il chercha à se rendre populaire dans la classe rurale en posant au patron de l'industrie et en déposant une proposition qui interdisait à tout député d'accepter aucun billet de faveur des compagnies de chemins de fer ? Qui ne se rappelle comment il prêchait des pratiques d'économie qu'il a depuis répudiées ? Pourquoi le faisait-il ? Ou il était sincère dans ses convictions, ou il cherchait

à tromper le public dans le but de s'assurer ses suffrages et d'arriver au pouvoir. Eh bien, il est arrivé au pouvoir et que s'est-il passé ? Ne savons-nous pas tous combien il était éloquent dans l'opposition lorsqu'il dénonçait les députés siégeant ici avec des promesses de places et d'appointements dans leurs poches ? Telle était la force de ses convictions, qu'il présenta un projet de loi interdisant à tout député d'accepter un emploi lucratif d'aucune sorte durant un certain nombre d'années après sa sortie du Parlement. Et pourtant, lui qui prétend n'avoir pas de passé et qui reproche à un autre d'en avoir un, a siégé en cette Chambre durant deux sessions du Parlement subséquemment à 1896—l'année 1896, celle que le Gouvernement actuel arriva au pouvoir—, et à la fin de ces deux sessions il avait sous les yeux les noms de cinquante députés et sénateurs qui, dans le cours de ces deux années, avaient reçu des emplois lucratifs de ce Gouvernement, et qui avaient siégé et voté en cette Chambre avec les promesses de ce Gouvernement, en portefeuille. Qui ne se rappelle ce député de Québec qui occupait un siège vis à vis de moi, détenant la promesse du premier ministre de le nommer lieutenant-gouverneur ou juge d'une cour supérieure de la province, et tout ce temps votant des mesures que, dans son cœur, il détestait, comme il ne se gênait pas de le déclarer, mais qu'il appuyait de son vote à cause de la promesse qu'il s'était fait donner ? C'était déjà assez mal; mais voici qui était plus mal encore : le très honorable premier ministre et ses collègues attendirent un an et demi ou deux ans avant de remplir leur promesse, et cela dans le but de s'assurer entre temps l'appui de ce partisan. L'honorable ministre croit qu'il est certaines choses que nous voudrions oublier, et il nous reproche de vouloir les oublier. Qu'il s'apitoie donc plutôt sur son propre manque de conviction, sur ce manque de sincérité et cette absence de principes dont il a donné un spectacle sans précédent dans les annales de notre pays.

Sir WILLIAM MULOCK : Comme l'honorable député de Toronto-nord, a pris la parole deux fois au sujet de cette motion, la Chambre montrera peut-être la même indulgence à mon égard. Bien entendu, mon honorable ami a besoin qu'on lui laisse quelque latitude. Nous le retrouvons avec son geste favori, menaçant du doigt celui sur qui il déverse le trop plein de son spleen et de son désappointement. Sans doute, il a besoin de toute notre indulgence. S'il était dans ma nature—grâce à Dieu ce ne l'est pas—, de nourrir durant quatre ans des sentiments d'animosité, et de chercher la première occasion de leur donner libre cours, je pourrais suivre l'exemple de mon honorable ami, et chaque fois que je prends la parole en cette Chambre m'efforcer de dénaturer et de torturer le passé de mes adversaires et de soulever chez eux des sentiments de racune et de vengeance. Mon honorable ami a voulu se consoler de ses déboires en revenant sur mon histoire passée. Mais si je refaisais la sienne, le récit n'en serait pas très édifiant, je pense. Je me rappelle très bien sur quel programme il réussit à faire son début dans la vie politique, et comment il s'efforça plus tard de se libérer de ce programme, en déclarant que, s'il s'était jamais prononcé en faveur de la prohibition, c'était dans un moment de faiblesse. Une fois entré dans la carrière publique, une fois qu'il eut gagné ses éperons, et qu'il se fut fait une place en cette Chambre comme avocat de cette doctrine, après avoir prononcé philippique sur philippique, en cette enceinte, dans le but de montrer son zèle pour la cause, à peine fut-il devenu ministre qu'il se hâta de demander pardon de son erreur et invoqua la jeunesse comme excuse. Eh bien, je suis disposé à oublier ses péchés de jeunesse et à les recouvrir du manteau de la charité, mais il est des événements de date plus récente, dans lesquels l'honorable député a joué un rôle important, et à l'égard desquels il ne saurait invoquer la même excuse. Il ne saurait guère invoquer un moment de faiblesse, la jeunesse ou l'inexpérience, ou même un affolement temporaire comme excuse de ce qui est arrivé en 1896.

Et qu'est-il arrivé ? J'occupais à cette époque le siège qu'occupe aujourd'hui mon honorable ami de Dorchester (M. Morin). L'honorable député (M. Foster) occupait le siège où est actuellement le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Il se produisit un incident théâtral au mois de janvier 1896, lorsque l'ancien premier ministre (sir Mackenzie Bowell), s'avançant, au moment où l'Orateur quittait le fauteuil, déclara que depuis six mois il avait eu pour collègues ce qu'il appela une nichée de traîtres, dont l'honorable député était le chef. Il signala celui-ci comme étant le plus distingué de la bande, ajoutant que depuis six mois ce gentleman—s'il est permis de se servir pour cette circonstance de l'expression—, cherchait à lui couper la gorge. Quels sont les rapports aujourd'hui de l'ancien premier ministre sir Mackenzie Bowell) avec l'honorable député (M. Foster) ? Celui-ci a-t-il reçu l'absolution de sir Mackenzie ? s'est-il excusé auprès de lui ? A-t-il jamais fourni au public une explication et une défense de son rôle dans cette affaire? J'ai lu dans les journaux, au cours de la dernière lutte électorale, que, dans Toronto-nord, si je ne me trompe, l'honorable député (M. Foster) fut prié d'expliquer et de justifier sa conduite comme homme politique dans cette circonstance où il trahit son chef et suscita une grève parmi ses amis, dans le but d'empêcher ce chef de former un nouveau gouvernement. Il fut sommé d'expliquer et de justifier, s'il le pouvait, sa trahison d'alors. Et que répondit-il ? Qu'il lui était interdit de parler, qu'il avait fourni ses explications à Son Excellence et que celui-

ci en avait été satisfait. C'était là faire preuve de beaucoup de courage, n'est-ce pas. L'honorable député montra toute sa bravoure, lorsque, obligé de se défendre contre une accusation bien fondée, il se réfugia derrière Son Excellence le Gouverneur général du Canada.

M. FOSTER : Qu'est-ce que mon honorable ami (sir William Mulock) aurait fait ?

Sir WILLIAM MULOCK : Certes, je ne me serais pas rendu coupable, aucun honorable député, je pense, ne se serait rendu coupable de la faute qu'a commise mon honorable ami. Il nous dit quels devraient être nos principes de conduite politique. Mais comment a-t-il agi lui-même ? Sir Mackenzie Bowell avait fait partie de la députation longtemps avant l'honorable député (M. Foster). Sir John Macdonald en fit un des membres de son cabinet en 1878. Il fut le collègue de confiance de sir John Macdonald durant nombre d'années. En 1883 ou 1885, l'honorable député (M. Foster) devint le collègue de sir Mackenzie Bowell dans le cabinet de sir John Macdonald. Il siégea au conseil privé, aux côtés de sir Mackenzie Bowell, depuis le jour de son entrée dans le ministère jusqu'à l'époque du décès si déplorable de sir John Thompson. Il fut dix ans son associé dans la chambre du conseil comme dans le travail d'organisation du parti. Et lorsqu'il devint nécessaire de choisir un premier ministre vers le mois de janvier 1895, l'honorable député (M. Foster) se joignit aux autres, j'imagine, pour proposer sir Mackenzie Bowell. Il accepta de faire partie de son cabinet et de servir sous lui—si l'on peut appeler cela servir—une année durant. Il attendit jusqu'à la rentrée des Chambres, le 2 janvier 1896. Une fois le discours du trône prononcé, l'honorable député, au lieu de proposer, comme c'était son devoir, que le discours fut discuté le lendemain, demanda, pour une raison mystérieuse alors, mais qui devint évidente plus tard, que la Chambre s'ajournât au mardi suivant. Samedi arriva, et alors la conspiration fut mise au jour; deux semaines durant l'honorable député (M. Foster) se tint dans la salle n° 16, où, aidé de quelques autres, et il s'efforça d'empêcher sir Mackenzie Bowell de reconstituer son cabinet. Il tenta, en recourant à la grève, de détruire le gouvernement constitutionnel et de trahir son chef. L'honorable député me demande maintenant ce que j'aurais fait. Je lui demanderai s'il trouve aucun exemple d'une conduite comparable à la sienne dans aucun corps parlementaire. Fouillez les archives du gouvernement constitutionnel de la Grande-Bretagne et de ses colonies, et vous n'y trouverez aucun précédent d'une telle conduite.

M. SPROULE : Et que dites-vous de ce qui se passe dans la province de Québec aujourd'hui ?

Sir W. MULOCK : Je m'occupe en ce moment de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) il m'a demandé de revenir sur son passé, et c'est ce que je fais. Il a parlé de moi, et il lui est parfaitement loisible de le faire. Il a rappelé certaines mesures que j'ai proposées autrefois. Pourtant, il n'est pas sans savoir qu'un député peut fort bien avoir ses idées personnelles, sans toutefois réussir à les faire accepter de ses collègues. Il est vrai, comme il l'a dit—bien que je ne l'aie jamais déclaré publiquement,—que je n'approuvais pas, en ce qui me concernait personnellement, la pratique de certains députés d'accepter des billets de faveur. Je n'ai jamais avant aujourd'hui exprimé d'opinion à ce sujet. Je ne me propose pas d'établir une règle de conduite et de l'imposer à mes concitoyens; ils ont leur conscience et j'ai la mienne. C'était là mon opinion, et j'ai constamment agi en conformité de cette opinion dans tout le cours de ma vie publique. Si l'honorable député (M. Foster) désire insinuer le contraire, il fait erreur. Aujourd'hui la loi prescrit que les membres du Parlement auront droit de voyager gratis. Si actuellement je voyage gratis dans le Canada, je n'en dois de la reconnaissance à aucune compagnie de chemin de fer; car c'est mon droit de le faire. D'ailleurs, du jour où je suis devenu directeur général des Postes, j'ai eu le droit de me servir des billets de faveur tous les jours de l'année, car c'est un droit qui est reconnu au directeur général des Postes dans tous les marchés passés entre les chemins de fer et le département. Toutefois, il s'est trouvé que je ne me suis pas prévalu de ce droit. Je n'ai pas exercé mon droit à cet égard tant que le Parlement n'eût pas édicté une loi conférant le même privilège à tous les membres de la députation. L'honorable député a déclaré que j'avais appuyé une mesure prescrivant qu'aucun membre du Parlement ne pourrait être nommé à un emploi public. Il est vrai qu'en 1895, je présentai un bill de cette nature. Lorsque je le présentai, le seul à demander le moindre renseignement à son égard, ce fut mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster). Il me demanda d'expliquer le bill. Je l'expliquai. Il fit un hochement de tête très dédaigneux et prononça ces mots : " c'est tout ". Et c'est là la seule opinion qu'il exprima sur le sujet. Aucun député n'approuva le bill. Et je ne sache pas que les vues exprimées par moi fussent partagées par aucun député dans le temps ou soient partagées par aucun député aujourd'hui. Dès lors, à quoi bon prêcher une doctrine qui n'avait de partisan ni dans le Parlement, ni, à ce qu'il semblait, en dehors du Parlement. On peut bien avoir ses opinions, et n'en être pas moins obligé d'en passer par les opinions des autres; et dans notre âge, étant données les conditions dans lesquelles nous vivons au Canada et ailleurs, il n'est possible de rien faire sans organisation. Si mon honorable

ami est désireux de discuter d'autres aspects de ma vie publique je suis prêt à lui répondre. Mais, avant de conclure, je lui demanderai de vouloir bien, s'il le peut, expliquer et justifier sa conduite de 1896, sa trahison envers son chef, sir Mackenzie Bowell. Il connaissait cet homme depuis vingt ans, il était son collègue depuis dix ans, il avait servi sous lui, il lui avait prêté serment de fidélité, il avait juré qu'il lui serait loyal.

M. HAGGART : Où ?

Sir WILLIAM MULOCK : Est-ce que celui qui accepte un portefeuille ne s'engage pas sur l'honneur.

M. HAGGART : L'honorable ministre (sir W. Mulock) déclare qu'il lui avait prêté serment de fidélité.

M. FOSTER : C'est lui qui s'imagine cela.

Sir WILLIAM MULOCK : Pense-t-il être fidèle à son serment d'office le membre du cabinet qui trahit le premier ministre ? Toutefois, c'est à l'honorable député de s'en expliquer. Puisqu'il m'a demandé d'examiner son histoire, je lui fournis cette occasion de justifier devant le pays, s'il le peut, sa conduite d'alors. Nous sommes tous désireux d'entendre son explication. Nous voulons qu'il nous dise pourquoi, après avoir siégé pendant dix ans au conseil, ainsi que ses amis, aux côtés de sir Mackenzie Bowell, après avoir pris part à la formation du cabinet dont celui-ci fut le chef, après avoir servi sous lui tout ce temps, il a, entre le jeudi, jour de la rentrée des Chambres, et le mardi suivant, date de la reprise des délibérations pour la discussion du discours du trône, fait cette surprise à sir Mackenzie Bowell et commis cet acte qui est sans parallèle dans l'histoire du Canada, et restera toujours, je l'espère, sans parallèle.

L'honorable M. JOHN HAGGART: Je ne me proposais pas de prendre part à la discussion. Je me serais contenté de prêter l'oreille aux discours de mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) et de mon honorable ami le directeur général des Postes. C'est celui-ci qui a ouvert le feu. Toute cette partie de son discours relative au passé de mon honorable ami n'avait pas sa raison d'être. Il a reçu le châtiment qu'il méritait.

Sir WILLIAM MULOCK: Pardon. L'honorable député oublie quelque chose. Puisque ce débat d'une nature spéciale doit se prolonger, je ferai observer que l'honorable député de Toronto-nord m'a interrompu par une observation très offensante et sans aucun fondement de fait.

M. FOSTER : Mon honorable ami voudra-t-il dire quelle est cette observation insultante ?

Sir WILLIAM MULOCK : Vous la trouverez dans le compte rendu des Débats.

M. FOSTER : L'honorable ministre est incapable de nous le dire.

M. HAGGART : J'ai prêté une oreille attentive à ce que le directeur général des Postes a dit sur le compte de mon honorable ami. Ses observations n'avaient aucunement leur raison d'être; et la leçon qu'il a reçue était richement méritée. Le dernier trait lancé par le directeur général des Postes contre mon honorable de Toronto-nord se rapporte à une incident survenu en 1896 et à la part que mon honorable ami a prise dans cet incident. Il affirme que c'est un crime sans parallèle dans l'histoire, qu'il ne s'est rien produit de comparable dans l'histoire d'aucun pays.

Sir WILLIAM MULOCK : Direz-vous le contraire ?

M. HAGGART : Si l'honorable ministre connaissait toutes les circonstances de l'affaire, il serait le premier à justifier mon honorable ami de Toronto-nord. Cet incident n'a jamais été relaté d'une manière exacte, mais il est bien probable qu'il le sera avant bien longtemps. Vous n'ignorez pas, Monsieur l'Orateur, dans quelle position se trouvait le parti conservateur en 1896 ; vous savez quelles difficultés le chef du gouvernement à cette époque rencontrait dans la gestion des affaires publiques. Il s'était soulevé une question au sujet des écoles dans le Nord-Ouest. Tout d'abord, certains ministres sortirent du cabinet, quittèrent leur chef, à cette époque, comme le dit l'honorable ministre. Ce fut d'abord M. Clarke Wallace, représentant d'une des divisions d'York qui démissionna; plus tard M. Angers fit de même, suivi de deux autres ministres français, M. Ouimet et sir Adolphe Caron. Ils avaient tous le droit d'en agir ainsi; ils sortirent du cabinet pour des raisons particulières. Subséquemment, on s'efforça de reconstituer le gouvernement. Sir Charles Tupper était de retour au Canada. Je ne saurais dire dans quelles circonstances il revint ici. Je soupçonne qu'il revint à la prière de sir Mackenzie Bowell ; j'éprouve pour lui les meilleurs sentiments ; mais il était bien connu dans le temps que le parti conservateur, qui comptait une majorité dans toutes les provinces du Canada, s'en allait mourant faute d'une bonne direction, faute d'un chef à Ottawa. C'est du consentement de sir Mackenzie Bowell, aussi bien que du reste de ses collègues, que sir Charles Tupper fut prié de former un cabinet. Tels sont les faits. Tous restèrent fidèles à sir Mackenzie Bowell jusqu'à ce qu'ils eurent appris qu'il prenait des mesures pour que sir Charles Tupper se chargeât de la direction du parti conservateur. Lui de son côté, comme une jeune fille mourante qui se cramponne à la vie, remettait d'un jour à l'autre le moment de sa démission que ses collègues attendaient. Il n'y avait pas d'autre moyen d'en sortir que celui que prirent les chefs conserva-

teurs, les collègues de sir Mackenzie Bowell, à cette époque. Ils n'agirent pas dans leur propre intérêt. Mon honorable ami n'avait rien à gagner ; il n'en obtenait aucun avancement, ni moi non plus. Il se peut que nous nous soyons trompés dans le temps ; mais nous l'avons fait pensant que c'était dans les meilleurs intérêts du parti libéral-conservateur, et dans le but de favoriser ce parti. De ce jour à aujourd'hui je n'ai jamais regretté ce que je fis alors.

Mon honorable ami s'est conduit de la même manière que moi, et je suis certain qu'il a été guidé par ce qu'il croyait être l'intérêt du pays, ou au moins du parti conservateur. Nous n'avions pas d'autre alternative. Nous pouvons avoir mal agi ; notre action n'était peut-être pas, ainsi que la qualifie l'honorable directeur général des Postes, digne de gentilshommes. Mais de qui l'honorable ministre a-t-il reçu l'autorité de dire ce que l'honneur exigeait de nous dans cette affaire? Qui l'a constitué censeur des actes des ministres démissionnaires de cette époque ? Je maintiens donc—et je parle ici pour mes collègues comme pour moi-même—, que nous avons dans cette circonstance défendu ce que nous croyions être les intérêts du pays je me suis levé pour prendre la défense de mon honorable ami. Quand toute l'histoire des événements de cette époque sera écrite, pas une personne dans tout le pays ne pourra porter contre les ministres démissionnaires l'accusation d'avoir manqué de droiture.

M. FOSTER : Je ne sais pas si j'ai le droit de parler en réplique ; mais je voudrais répondre en vingt-cinq mots à mon honorable ami, non pas avec emportement, mais avec calme et tranquillité. Ce n'est pas une chose bien intéressante ni probablement bien plaisante que de se lancer mutuellement comme représentants du peuple des diatribes de ce genre. L'honorable ministre répète à tout propos sa version particulière de cette affaire, non seulement au sein du Parlement, mais il m'a poursuivi comme un limier à la piste dans toutes les luttes électorales auxquelles j'ai pris part.

Sir WILFRID LAURIER : Cette parole est contraire au règlement.

M. FOSTER : Je ne le crois pas.

Sir WILFRID LAURIER : Comme un limier ?

M. FOSTER : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Est-ce dans les usages modernes ?

M. FOSTER : Mon honorable ami sait quel est le rôle d'un limier, d'un chien de chasse. Il doit suivre sa proie et mettre à profit tous les instincts et moyens que la Providence lui a donnés. Dans ma lutte dans Ontario-nord, l'honorable directeur général des Postes m'a fait l'honneur de me suivre à la piste. Il m'a suivi de rang en rang, et son principal cheval de bataille était cette accusation que je n'avais pas agi comme un homme d'honneur en 1896. Or, je veux une fois pour toutes relater brièvement devant cette Chambre ce que j'ai fait et ce que je croyais avoir le droit de faire. C'est tout ce que je désire exposer. Je n'ai jamais, depuis 1896 jusqu'à ce jour, bien que l'on m'ait, comme je l'ai dit, poursuivi avec l'acharnement d'un limier—je ne blâme pas ceux qui croient que c'est de bonne tactique dans nos luttes politiques—, je n'ai jamais donc, bien qu'on m'ait jeté l'accusation à la figure partout en public, donné la version claire et exacte de cet incident de notre histoire. Pourquoi ? Parce que je ne croyais pas qu'il fut dans l'intérêt de notre vie politique de le faire. J'ai préféré ne pas répondre aux insinuations et imputations ; j'ai préféré souffrir les torts qui pouvaient en résulter pour moi, plutôt que de violer ce que je considère être une saine maxime politique, savoir : que le serment que prêtent les conseillers privés les oblige dans des circonstances de ce genre à donner à Son Excellence les motifs de leur action, et leur défend de les communiquer au public.

La première accusation que l'honorable ministre a portée contre moi est que lors de mes débuts dans cette Chambre j'étais prohibitionniste et que j'ai répudié plus tard mes principes. Ceci est absolument inexact. Je suis entré dans cette Chambre comme abstème en pratique, prohibitionniste en principe. Tout le monde savait cela, car tels ont toujours été les principes qu'à tort ou à raison j'ai professés depuis ma jeunesse. Mais je n'avais pas inscrit ces questions sur mon programme politique, lorsque je me suis présenté dans ma première élection, et personne n'osera prétendre cela. Dans la lettre que j'adressai aux électeurs, dans les discours que j'ai prononcés dans tout le comté, je me suis borné à traiter la question du tarif, et j'ai été élu comme conservateur indépendant, favorable à la politique nationale. L'honorable ministre dit qu'une personne peut avoir des opinions individuelles qu'il est impossible de faire prévaloir au sein d'un cabinet, et c'est sur cela qu'il s'excuse de n'avoir pu, dans deux circonstances, faire prévaloir, lorsqu'il est devenu ministre, les principes qu'il professait lorsqu'il était simple député. Pourquoi n'aurais-je pas le droit d'invoquer la même excuse ?

Sir WILLIAM MULOCK : Mais l'honorable député a abjuré ses principes.

M. FOSTER : Il n'appartient pas à l'honorable ministre de dire que j'ai abjuré mes principes. Je le défie de dire que j'ai abjuré mes principes d'abstinence totale. Je le défie aussi de prouver que j'ai abjuré mes principes prohibitionnistes. Je ne suis pas assez innocent, assez naïf, ni assez dépourvu de sens commun pour croire qu'un prohibitionniste, tout convaincu et sincère qu'il soit, puisse faire imposer ses vues à un pays, à moins que la majorité ne le veuille. Je n'ai jamais pensé cela ; je n'ai jamais exprimé mon opinion ; et je n'ai jamais es-

sayé à imposer mes vues. Mon honorable ami s'excuse en disant qu'il n'a pas pu faire adopter ses opinions par une majorité du gouvernement, mais je demanderai de mon côté à cette Chambre s'il y a jamais eu dans l'histoire parlementaire du Canada, une période pendant laquelle j'aurais pu, ou un autre prohibitionniste aurait pu, exercer assez d'autorité sur le Parlement pour lui faire adopter une loi prohibant l'alcool.

Mon honorable ami m'accuse d'avoir violé les lois de l'honneur en manquant de fidélité à mon chef après lui avoir juré fidélité. Mais je n'ai jamais juré fidélité et constance à mon chef dans le cabinet, pas plus que l'honorable ministre lui-même n'a juré fidélité au sien. Est-ce que je n'avais pas le droit de quitter le cabinet, si je ne m'accordais pas avec lui sur la politique qu'il voulait suivre ou les principes qu'il proposait ? Peut-on accuser de manquer aux lois de l'honneur celui qui se retire d'un gouvernement dont il n'approuve pas la politique ? Est-se que MM. Angers, Ouimet, sir Adolphe Caron, et M. Clarke Wallace ne sont pas sortis eux aussi du gouvernement ? Ont-ils pour cela manqué aux lois de l'honneur ? Nous avons vu des membres du cabinet actuel en sortir, parce qu'ils n'approuvaient pas certains points de sa politique. Ont-ils pour cela violé leur serment de fidélité ou manqué aux lois de l'honneur. Le raisonnement de mon honorable ami ne tient pas debout. Un membre d'un gouvernement a toujours le droit d'en sortir sans cesser pour cela d'être gentilhomme et homme honorable lorsqu'il n'est plus d'accord avec la politique de son chef. Je n'ai pas abandonné le gouvernement dans un but de lucre ou d'avancement. Quand je suis sorti du gouvernement, j'ai sacrifié mon portefeuille et le traitement de ministre. Lorsque j'ai remis ma démission au Gouverneur général, je l'ai accompagnée d'explications, ainsi que mes autres collègues l'ont fait, et il faut croire que Son Excellence a jugé ces explications satisfaisantes, et n'a pas cru que nous avions violé notre serment d'office, ainsi que mon honorable ami le prétend, puisque peu de temps après le même Gouverneur général nous acceptait comme membres du ministère subséquent, sans nous infliger aucun blâme ni faire aucun reproche. Qu'est-ce que mon honorable ami aurait donc voulu que je fisse ? Qu'aurait-il fait lui-même s'il avait été dans la même situation que moi, bien que je ne pense pas que la chose lui arrive jamais. Il tient trop à son portefeuille; mais supposons qu'il arrive qu'un de ces jours il découvre qu'il ne s'accorde plus avec le premier ministre sur une question politique quelconque, violerait-il les lois de l'honneur s'il le lui disait franchement et remettait son portefeuille ? Mes collègues et moi, avant de sortir du cabinet, avons fait connaître nos raisons au premier ministre. Pourrait-on accuser mon honorable ami de manquer aux règles de l'honneur si. ne s'accordant plus avec le premier ministre, il se retirait aujourd'hui ou demain du cabinet en disant : Mes convictions m'empêchent d'approuver tel ou tel point de votre politique, et je vous remets mon portefeuille. Mon honorable ami ne voudrait pas prétendre cela, et conséquemment il a tort de porter contre moi la même accusation.

De quel droit m'accuse-t-il de conspiration ? Connaît-il le fond de la cause Un homme calme et raisonnable ne porterait pas une accusation de ce genre sans être bien certain de ce qu'il avance. Mais mon honorable ami ne connaît pas le fond de la question. Connaissait-il les secrets du conseil ? Est-il devenu l'ami intime ou le confident d'un membre du gouvernement d'alors ? Je suis bien certain que non, et de quel droit vient-il aujourd'hui dire qu'il y a eu conspiration, quand il ne connaît aucun des détails ? Non, les accusations de mon honorable ami sont absolument futiles, et la situation que je viens d'exposer est la seule vraie. Telle est la déclaration que je voulais faire. Je demande pardon à la Chambre d'avoir pris une si grande partie de son temps. Tant qu'on s'est contenté de répéter l'accusation en dehors de cette Chambre, je n'ai pas cru nécessaire de me défendre ; mais du moment qu'un ministre de la couronne la porte de son siège au Parlement, j'ai pensé qu'il était de mon devoir de faire cet exposé succinct des faits.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député m'a posé une question et je présume que l'on m'accordera la permission d'y répondre. Je suis heureux de constater qu'il a été plus modéré que la première fois qu'il a parlé, et je m'efforcerai de suivre un si bon exemple.

M. FOSTER : C'est juste.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est ainsi que l'on voit l'effet d'un bon ou d'un mauvais exemple. Mon honorable ami me demande sur quelle autorité je me suis basé pour dire qu'il y avait eu conspiration. Sur la déclaration même de sir Mackenzie Bowell.

Quelques VOIX : Il ne peut y avoir de meilleure autorité.

Sir WILLIAM MULOCK: Sir Mackenzie Bowell ne m'a pas fait de confidences, mais il a accusé publiquement, dans les journaux, ses ex-collègues de l'avoir trahi.

Il a dit qu'ils étaient une bande de traîtres—" a nest of traitors ". Je ne sais quelle valeur on doit attacher à cette déclaration, mais pour moi, venant de la bouche du premier ministre, elle est suffisante. Mon honorable ami n'a pas besoin de tant insister sur le droit d'un ministre de remettre son portefeuille, Personne ne nie ce droit. C'est même un devoir lorsque ce ministre n'est plus en communauté d'idées avec le cabinet, mais mon honorable ami n'a pas

expliqué le point qui nous occupe. Dans ce cas-ci il ne s'agit pas de savoir si un ministre peut démissionner avec droit ou raison, mais il faut expliquer le fait étrange de voir sept membres d'un Gouvernement s'en retirer à l'ouverture des Chambres, entre la lecture du discours du trône par le Gouvernement et sa discussion par la Chambre, et, pendant que le Gouvernement était ainsi démembré, voir ces sept ex-ministres faire tous leurs efforts pour empêcher le premier ministre de reformer son cabinet. Tels sont les faits qui n'ont pas été expliqués.

M. GEORGE TAYLOR : Le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a proposé aujourd'hui de prendre pour les affaires du Gouvernement deux jours de la semaine qui, jusqu'à présent, étaient réservés aux propositions dues à l'initiative parlementaire, afin de pouvoir terminer la session plus vite. L'opposition a consenti avec plaisir.

Sir WILFRID LAURIER : Avec plaisir ? Mon honorable ami (M. Taylor) n'a pas entendu alors l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk).

M. TAYLOR : La demande a été accordée de bon gré ; la motion a été adoptée.

Or, un des ministres emploie une de ces journées du Gouvernement à faire contre l'opposition une attaque injustifiable.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas fait d'attaque.

M. TAYLOR : Et pour terminer il porte contre sir Mackenzie Bowell une autre accusation qu'il ne peut pas, je crois, plus justifier que sa première. Il dit que sir Mackenzie Bowell a déclaré que ses ex-collègues étaient une bande de traîtres.

Sir WILLIAM MULOCK : Pas tous.

M. TAYLOR : Je n'ai jamais vu cette déclaration publiée dans aucun journal, et je crois que la seule chose qui peut justifier l'honorable ministre de dire cela sont des paroles qui ont échappé à sir Mackenzie Bowell à la fin de la séance, quand l'Orateur eut quitté le fauteuil et lorsqu'il était sous le coup de la colère. Je veux corroborer une déclaration de l'honorable député de Lanark-sud (M. Haggart). J'étais à cette époque comme aujourd'hui le whip du parti conservateur. Je servais d'intermédiaire entre sir Mackenzie Bowell et les ministres démissionnaires. J'étais en rapport avec les deux partis ; le gouvernement public était suspendu ; le cabinet avait donné sa démission, comme il en avait le droit, et je sais que mon honorable ami (sir William Mulock) n'a pas de raison de dire que les ex-ministres ont essayé d'empêcher sir Mackenzie Bowell de reformer son cabinet. C'est à la demande même de sir Mackenzie Bowell que je suis allé voir sir Charles Tupper, et que j'ai amené les deux ensemble. Ils sont alors venus à une entente et fait un marché que sir Charles Tupper——

Sir WILLIAM MULOCK.

Quelques VOIX : Quel était le marché ?

M. TAYLOR : Il y a à votre droite, Monsieur l'Orateur, deux ou trois députés venant des provinces de l'Est qui se sont permis aujourd'hui d'insulter des honorables députés de l'opposition pendant qu'ils parlaient. Je vous demanderai, Monsieur l'Orateur, de vouloir bien leur rappeler que leur conduite n'est pas du tout parlementaire.

M. LENNOX : Et l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux est loin de les contenir.

Quelques VOIX : A l'ordre !

M. TAYLOR : Je demande que vous leur fassiez savoir, Monsieur l'Orateur, ou je leur dirai pour vous que l'opposition n'entend pas les endurer bien longtemps. S'ils veulent que les travaux de la session avancent il faut qu'ils se conduisent à l'égard de l'opposition, comme l'opposition se conduit envers eux, avec courtoisie.

C'était donc à la demande de sir Mackenzie Bowell que je suis allé voir sir Charles Tupper et que je les ai réunis. Ils ont convenu que sir Charles Tupper serait le leader de la Chambre pendant la session, et qu'ensuite il deviendrait premier ministre. Telle est l'entente qui a été faite sans que les ex-ministres y eussent pris aucune part. Ils n'en ont été informés que lorsqu'elle eut été définitivement arrêtée entre sir Mackenzie Bowell et sir Charles Tupper.

(La motion est adoptée et M. le président prend le bureau.)

Edifices publics—Antigonish. $15,000.

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Nous demandons cette somme pour ériger à Antigonish un édifice destiné à remplacer l'ancien qui est très vieux ; tellement vieux que l'architecte du département me fait rapport qu'il ne serait pas avantageux d'essayer de le réparer. C'est pourquoi je demande ce crédit pour ériger un nouvel édifice.

M. FOSTER : Avant que nous votions ce crédit, il y a certains renseignements qu'il est bon d'avoir. D'abord, combien a-t-on dépensé jusqu'à présent sur cet édifice ?

M. HYMAN : On n'y a encore rien dépensé.

M. FOSTER : A quoi va servir cet édifice ?

M. HYMAN : Nous y logerons les bureaux de la douane et de la poste. Il y aura aussi des appartements pour une famille.

M. FOSTER : Quel genre d'édifice y a-t-il présentement à Antigonish ?

M. HYMAN : Le vieux bâtiment dont j'ai parlé est une maison en bois de 50 x 32 à deux étages et demi.

M. FOSTER : Le gouvernement en est propriétaire ?

M. HYMAN : Oui, le gouvernement en est propriétaire.

M. FOSTER : Allez-vous la démolir ?

M. HYMAN : Oui. Nous voulons ériger le nouvel édifice sur ce même terrain.

M. FOSTER : Les plans sont-ils faits ?

M. HYMAN : Ils sont en voie de se faire, et sont presque achevés.

M. FOSTER : A combien évalue-t-on le nouvel édifice d'après ces plans ?

M. HYMAN : On évalue qu'il coûtera lorsqu'il sera terminé, $25,000.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il nous lire les différents item ? Il est bon qu'ils soient consignés dans les Débats afin qu'une autre année on puisse les rappeler.

M. HYMAN : Les estimations sont : édifice, $16,000; appareils de chauffage, $2,000; appareils d'éclairage électrique, $600 ; agencement, meubles, y compris les casiers à lettres, $3,000 ; clôtures et trottoirs, environ $500 ; commis des travaux, $1,000, et la somme ordinaire pour dépenses imprévues, en tout, $25,000.

M. FOSTER : Quelle est la population d'Antigonish ? Quels sont aussi les revenus de la poste, des douanes et de l'accise ?

M. HYMAN : La population est d'environ 1,900 âmes. Le revenu de la poste pour l'année 1903-1904, $3,702 et le revenu de la douane, $7,780.

M. FOSTER : Combien payez-vous au directeur de la poste à Antigonish ?

M. HYMAN : C'est encore la même difficulté qui s'élève lorsque le ministre des Travaux publics n'agit que comme agent d'autres ministères. Je n'ai pas le renseignement qui m'est demandé.

M. FOSTER : Ce renseignement nous est pourtant nécessaire. Nous l'avons toujours eu jusqu'à présent. Les ministres me semblent s'occuper fort peu de donner au comité les renseignements qu'on leur demande, et je dois les avertir qu'ils ne doivent pas espérer faire adopter leurs crédits en ne fournissant pas des renseignements aussi importants. Nous voulons que le Gouvernement traite la Chambre comme un corps sérieux, à la garde duquel est confié jusqu'à un certain point le soin des deniers publics, et il ne suffira pas qu'un ministre nous dise qu'il a besoin d'une certaine somme pour la construction d'un édifice en pierres ou en bois pour qu'elle lui soit accordée. Le ministère dont je faisais partie donnait toujours ces renseignements, et si le ministre ne les a pas, il ferait mieux de fermer son cahier et de laisser la parole à un autre ministre qui possède le renseignement que je demande.

M. PATERSON : Je crois que l'honorable député exige trop. Il a parfaitement le droit de demander quelles sont les recettes du bureau de poste; mais lorsqu'il va jusqu'à demander combien le directeur de ce bureau est payé pour ses services, il me semble qu'il va plus loin que nous avons habitude d'aller. La réponse à sa question entraînerait une discussion sur l'administration du ministère des Postes. On pourrait reprocher à l'honorable directeur général des Postes de payer ses directeurs de la poste plus qu'il ne devrait les payer ; on comprend que des questions de ce genre ne peuvent être discutés que lorsque l'on nous soumettra les crédits du ministère des Postes.

M. FOSTER. Mon honorable ami prétend connaître les pensées et les motifs des autres, mais il me permettra de lui dire pourquoi je fais cette question. Mon but en demandant ces renseignements n'est pas celui qu'il me suppose. Voici une ville de dix-neuf cents habitants dans laquelle le Gouvernement se propose d'ériger un bureau de poste de $25,000.

Nous avons dans le pays un grand nombre de villes de 1,900 âmes qui n'ont pas d'édifices publics d'aucune sorte, et je voudrais savoir quels sont les revenus que donne Antigonish présentement et combien coûtera l'administration de cet édifice après qu'il sera construit ; car je suppose que l'administration du bureau de poste sera différente et coûtera plus cher, et je cherche à savoir s'il est sage d'ériger un édifice de $25,000 qui entraînerait plus de dépenses que l'édifice actuel. Un autre point aussi que je voudrais éclaircir, est celui-ci. Je voudrais savoir si toute ville ou village de 1,900 âmes et qui se trouve dans des conditions de revenu aussi avantageuses qu'Antigonish aura le droit d'avoir un édifice public. Je me rappelle les temps d'autrefois alors que le parti libéral et mon honorable ami lui-même protestaient, au nom des principes, contre la construction d'édifices publics dans des localités ayant une certaine population, tandis que d'autres dont la population était plus nombreuse ne recevait pas la même faveur. On disait que ces édifices étaient accordés à ces localités par favoritisme, et non en vertu de principes posés ou dans l'intérêt public. L'opposition d'alors est allée jusqu'au point de faire proposer par l'honorable M. David Mills une résolution dans laquelle elle établissait certains principes. Le nombre de ces édifices publics est aujourd'hui légion, et la Chambre a le droit de savoir en vertu de quels principes le Gouvernement décide de faire ces dépenses.

M. PATERSON : Je ne voulais pas intervenir dans cette discussion ; mais l'honorable député ayant donné son avertissement à tous les ministres, j'ai cru que j'avais le droit de dire ce que j'en pensais. Loin de moi la pensée de lui imputer des motifs répréhensibles. Mais lorsqu'il a demandé com-

bien coûterait l'administration du bureau de poste, j'ai fait observer que l'on ne pouvait pas exiger que l'honorable ministre des Travaux publics fût renseigné sur cette question ; que le moment de demander ces renseignements serait lors du vote des crédits des postes. L'honorable député dit qu'il croit que le coût de la perception des recettes va augmenter. Je ne le crois pas. Je ne crois pas que les dépenses soient plus fortes dans un édifice qui appartient au gouvernement que dans un édifice loué. C'est à cette question de l'honorable député seulement que j'ai trouvé à redire; pas aux autres qu'il avait parfaitement le droit de poser. Il me semble qu'il n'est pas juste de poser au ministre des Travaux publics cette question au sujet du traitement du directeur de la poste.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre prétend que cette question n'a pas de rapport avec le crédit que nous sommes appelés à voter. C'est une prétention très difficile à soutenir, car je suis certain que mon honorable ami le ministre des Travaux publics a plus d'une fois répondu à des questions qui avaient moins de rapports avec le sujet que celle posée par l'honorable député de Toronto-nord. On a pris l'habitude en ces dernières années d'acepter la réponse clichée du ministre défendant le budget de son département, savoir: qu'il ne pouvait pas répondre à telle ou telle question, parce que le sujet relevait d'un autre ministère. C'est un moyen de faire passer les crédits, mais ce ne devrait pas être ainsi. Tous les ministres de la couronne devraient être présents dans la Chambre pendant le vote des crédits d'un ministère ou d'un autre, afin que nous puissions obtenir tous les renseignements que nous demandons.

Sir WILLIAM MULOCK : Quel renseignement veut-on avoir?

M. R. L. BORDEN : Nous voulons connaître le traitement du directeur de la poste à Antigonish. La réponse du ministre des Travaux publics qu'il est incapable de nous donner ce renseignement n'est pas satisfaisante. Le ministre qui est à la tête des Postes devrait être ici pour nous donner le renseignement.

M. FOSTER : Je demandais quel était le traitement actuel du directeur de la poste à Antigonish, et si l'on se proposait d'en changer le chiffre lorsque le nouveau bureau de poste sera construit et installé. Le traitement sera-t-il augmenté ainsi que les autres dépenses.

Sir WILLIAM MULOCK : On trouvera ces renseignements à l'annex C de mon rapport, comme suit :

Recettes postales brutes..	$ 3,702 01
Nombre des mandats-poste émis.. ..	1,349 00
Total des mandats-poste émis..	18,151 50
Total de la taxe reçue du public..	102 26
Nombre de mandats-poste payés.. ..	2,754 00
Total des mandats-poste payés.. ..	66,347 08
Total des bons de poste payés..	1,659 84
Commission allouée aux directeurs de la poste pour service de mandats-poste..	113 46
Commission allouée aux directeurs de la poste pour service de caisse d'épargnes..	19 23
Commission allouée aux directeurs de la poste pour service de bons de poste..	13 09
Appointements..	1,129 88
Allocation pour expédition en passe.	300 00

M. FOSTER : Lorsque le nouvel édifice sera terminé le traitement du directeur de ce bureau de poste restera-t-il exactement au même chiffre qu'aujourd'hui ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, cela ne changera pas son traitement.

M. FOSTER : Quelle doit être la population d'une localité pour qu'elle ait droit à un édifice public ?

Sir WILLIAM MULOCK : Aucun Gouvernement n'a encore défini les règles à ce sujet. Je ne veux pas susciter de débat ni blâmer un gouvernement, mais je me rappelle parfaitement que lorsque notre parti était dans l'opposition nous nous sommes opposés très fortement à la construction d'un édifice à Laprairie.

M. SAM. HUGHES : Et à Farnham. Vous avez arrêté les travaux de la Chambre pendant deux jours sur ce crédit.

Sir WILLIAM MULOCK : Le bureau de poste de Laprairie donnait, je crois, un revenu de $500.

M. FOSTER : A peu près comme Antigonish.

Sir WILLIAM MULOCK : Non, Antigonish a un revenu de près de $4,000, et je crois qu'à Laprairie vous avez construit un édifice qui a coûté $20,000. J'admets qu'il est bon de construire des édifices dans les endroits où la nécessité s'en fait sentir. Naturellement, ainsi que mon honorable ami l'a dit, on peut très bien vouloir une chose sans pouvoir l'exécuter ; mais dans le cas présent, je crois que la dépense que nous proposons est mieux justifiée que celles que les honorables députés de la gauche ont approuvées dans le passé.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre fait-il un acte de contrition de ses fautes passées ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois que cette remarque n'est pas dans l'ordre. Nous avons convenu, après cette petite discussion, d'enterrer la hache de guerre pour le présent.

M. FOSTER : Combien de fonctionnaires aurez-vous dans cet édifice ?

M. HYMAN : Il y aura les bureaux pour les ingénieurs du gouvernement et les préposés aux douanes.

M. FOSTER : Combien avez-vous de ces derniers ?

M. PATERSON : Un seul.

M. FOSTER : Un douanier, un directeur de la poste, et pas d'ingénieur encore ?

M. HYMAN : Oui, il y a dans le moment un ingénieur public et son aide.

M. McISAAC : Il y a l'ingénieur en chef, son auxiliaire, un commis et un sténographe.

M. FOSTER : Tout ce monde n'est pas employé à Antigonish seulement, mais dans un certain circuit ?

M. McISAAC : Pour le district de l'est, dont Antigonish est le centre.

M. INGRAM : Avez-vous présentement un ingénieur dans ce bureau de poste ?

M. HYMAN : Nous y avons l'ingénieur du ministère des Travaux publics pour cette localité.

M. FOSTER : Vous avez un ingénieur et son auxiliaire ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Ces ingénieurs n'ont rien à faire avec cet édifice ?

M. HYMAN : Non ; mais ils y seront logés.

M. FOSTER : Avez-vous un percepteur du Revenu de l'intérieur à cet endroit ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Cette dépense de $25,000 que l'honorable ministre nous propose de faire pour cet édifice, entraîne une autre dépense de $1,000 par année pour le service des intérêts, sans compter un gardien auquel il va falloir payer un assez joli salaire; puis, si nous ajoutons ensuite le chauffage et l'éclairage, nous arrivons à un chiffre de dépenses assez rond. Cet édifice de $25,000 abritera le directeur de la poste, un ou deux commis, un préposé aux douanes, un ingénieur et son assistant. Cela me semble être une somme un peu forte à mettre sur un édifice qui logera ces employés que je viens d'énumérer.

Sir WILLIAM MULOCK : Mais cet édifice ne servira pas qu'à loger les employés. Antigonish a une population de 1,900 âmes, et cet édifice servira au public qui y aura libre accès et l'utilisera dans une bonne mesure.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre intérimaire des Travaux publics peut-il nous donner un aperçu des sommes dépensées dans le pays pour construction de quais et de brise-lames et pour autres travaux publics pendant les derniers huit ou neuf ans ?

M. HYMAN : Je crois que si j'avais voulu faire préparer un tableau de ce genre cela aurait pris beaucoup de temps. De plus le crédit actuel ne justifie pas une question aussi étendue, et je n'ai pas le renseignement demandé.

M. FOSTER : Pour ma part, j'ai tous les renseignements que je désirais avoir au sujet de ce crédit. Mais lorsque nous aurons à voter de l'argent pour d'autres édifices publics, il est possible que l'on demande au ministre quel principe ou politique il entend suivre à l'avenir à ce sujet.

M. HENDERSON : Le chiffre de $25,000 est-il la limite que cet édifice devra coûter, une fois achevé, ou n'est-ce qu'une estimation qui pourra être dépassée de dix ou vingt mille dollars ? Je crois que chaque fois que le ministre se décidera de construire un édifice public quelque part, il devrait tout d'abord fixer la somme qu'il est disposé à dépenser. Il me semble que dans le cas présent il veut dépenser une somme un peu forte pour une localité de 1,800 âmes. Mais je n'insisterai pas. Ce que je veux savoir, c'est si ce sera bien tout. L'honorable ministre a-t-il dit à son architecte, ou à celui qui est chargé de la surveillance des travaux, ou à celui qui doit faire les plans, qu'il faut que tout l'édifice, agencement, ne coûte pas plus de $25,000 en tout, une fois terminé, y compris l'éclairage, le chauffage et les installations à l'intérieur. S'il n'a pas fait cela il devrait dire à cette Chambre que ce crédit n'est qu'un premier pas. J'ai déjà discuté cette question autrefois. Le ministre des Travaux publics (l'honorable M. Sutherland) que remplace l'honorable ministre intérimaire actuel, nous a dit l'année dernière, ou l'année précédente, qu'il était de cet avis et qu'à l'avenir le coût d'un édifice public ne dépasserait pas l'estimation qu'on aurait donnée à la Chambre. En d'autres mots, le ministre nous a dit qu'il donnerait instruction à ceux qui sont à la tête de ces travaux qu'ils devront, dans chaque cas, ne pas dépasser la limite fixée, qu'ils ne pourraient pas compter sur un supplément de fonds pour compléter l'ouvrage. Le ministre intérimaire voudra-t-il alors nous dire s'il a donné instruction que le coût de cet édifice ne devra pas dépasser $25,000, ou si nous devons nous attendre à une demande supplémentaire de fonds l'année prochaine. Je considère qu'il est de mon devoir de m'opposer de toutes mes forces au vote de tout argent pour des édifices publics, à moins que ce principe ne soit mis en pratique ; car sans cela nous ne pourrons pas savoir dans quelles dépenses nous engageons le pays. J'ai toujours été fortement en faveur de ce principe. J'ai toujours prétendu que dans de petites localités comme Antigonish un édifice public ne devait pas coûter aussi cher que celui que l'on se propose de construire dans le cas présent. Un édifice moins coûteux devrait suffire pour une localité dont l'importance et les besoins ne dépassent pas ceux d'Antigonish.

Lorsque l'on songe au nombre de villages ou municipalités où l'on n'a pas encore dépensé un sou de l'argent public, et où l'on n'en dépensera pas d'ici à cinquante ans au pas dont nous allons, la situation est alarmante.

Malheureusement, dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, il se rencontre une ville de l'importance d'Antigonish avec une population de 1,600 à 1,700 âmes et il y en a cinq de même importance. Suivant toutes les apparences, il s'écoulera bien des années avant que ce comté soit doté d'édifices civils, bien qu'il soit tout aussi important que celui d'Antigonish. Je serais bien aise que le ministre tînt juste compte de toutes ces considérations, et ne s'inspirât jamais d'une règle spéciale, quand il s'agit de doter une ville d'un édifice civil, quitte à refuser la même faveur à une autre ville parce que cette règle ne s'y appliquerait pas. Quant à Clinton, je tiens d'une source autorisée, l'ex-député de Huron-ouest, qu'au cours d'une conversation avec l'architecte du ministère des Travaux publics, au sujet du crédit affecté à l'érection d'un bureau de poste dans cette ville, édifice qui, d'après la déclaration de l'ex-ministre des Travaux publics (M. Tarte) devait se construire à peu de frais, à titre de bureau de poste modèle, comprenant l'installation et le logement du directeur de la poste faisant ainsi virtuellement office de gardien—l'architecte, dis-je, déclara que d'après le système du ministère, il n'était jamais dressé de devis et de plans pour un édifice d'un coût inférieur à $10,000. Je serais curieux de savoir qui gère la chose publique au Canada. On dirait que les membres du cabinet sont étrangers à cette administration ; que les fonctionnaires ministériels dirigent la barque de l'Etat et la dépense des deniers publics. A mon sens, nul fonctionnaire de l'Etat ne saurait déclarer qu'il ne dressera ni plan ni devis pour un édifice d'un coût inférieur à une certaine somme, quand bien même le Parlement jugerait cette somme suffisante. Si telle est la règle en vigueur au ministère, je regrette que le ministre ne gère pas d'une main plus ferme les affaires de son bureau. Si j'étais ministre des Travaux publics, honneur que je ne convoite nullement, je déclarerais au fonctionnaire en question que son utilité a cessé et je lui donnerais pour successeur un employé qui dresserait les plans et devis d'un édifice dont le coût estimatif atteindrait le chiffre de dépense qu'il me semblerait bon d'effectuer dans ce but. Sans doute, le ministre doit être tenu responsable des faits et gestes de ses fonctionnaires. Je le répète, si les fonctionnaires ministériels ne se conforment pas aux instructions de leur chef, la Chambre ne réussira guère à exercer de contrôle sur les dépenses publiques. J'ignore le nom du fonctionnaire qui a pris l'attitude que je viens de signaler ; mais, disons-le bien haut, l'heure n'est plus où les fonctionnaires ministériels puissent faire la loi à la Chambre ou au ministre sur la fixation du coût des édifices publics.

Le ministre doit poser en principe qu'il faut strictement s'en tenir au devis et à l'estimation du coût établi pour la construction d'un édifice civil. Il importe que le chef du ministère soit tenu responsable de l'exécution des travaux publics en conformité des devis et du coût fixé; autrement, il nous deviendrait impossible d'exercer de contrôle sur les dépenses de l'Etat.

M. HYMAN : J'en suis convaincu, le député de Halton (M. Maclean) n'a pas bien saisi le sens des paroles de l'ex-député de Huron-ouest, s'il a conclu des paroles de ce dernier que les fonctionnaires ministériels refuseraient de dresser tels plans et devis ordonnés par le ministre. Il est possible que, dans l'affaire en question, le chef de bureau, préposé à la construction des édifices civils, ait exprimé l'avis qu'il serait impossible de construire un édifice affecté aux services en question, pour une somme inférieure à $10,000. Quant à l'édifice en question, érigé dans la ville de Clinton, le coût de sa construction s'est élevé à $9,650. En ce qui concerne l'estimation du coût de cet édifice, je dois déclarer que, lorsque la Chambre, à la pluralité des voix, a décrété la construction d'un édifice civil dans une localité quelconque, il convient que cette construction soit exécutée de façon à faire honneur à l'endroit qui en est doté. Il est bien entendu que les édifices civils ne sauraient revêtir le même caractère d'architecture que d'autres édifices. Sans doute, les fonctionnaires ministériels peuvent quelquefois faire erreur dans les devis d'un édifice, de façon à en rendre la construction trop coûteuse. Cependant, à titre de ministre intérimaire des Travaux publics, je dois l'avouer, c'est là une heureuse faute, qui, en fin de compte, obère à certains frais nécessités, plus tard, par les travaux réparateurs. Tout bien pesé, au point de vue de l'intérêt du pays, il convient d'ériger des édifices civils qui fassent honneur à l'Etat.

Quant aux crédits en discussion, j'ai veillé à ce qu'on les préparat avec tout le soin possible. Les fonctionnaires du ministère m'ont déclaré qu'une construction du genre de l'édifice en question peut facilement s'exécuter moyennant la somme de $16,000.

J'ai déjà communiqué à la Chambre l'estimation établie pay l'architecte pour la construction de cet édifice, et cet état figure au compte rendu des débats de cette Chambre. Il ne faut pas l'oublier, comme il s'agit ici d'un édifice affecté aux services de la poste et de la douane, sans compter l'aménagement intérieur et le mobilier, on comprend que le coût d'érection et d'installation dépasse celui de tout autre édifice dans la localité qui en sera dotée. J'en conviens, lorsque la Chambre vote ces crédits, elle est en droit d'obtenir tous les renseignements voulus, et pour mon propre compte, je l'espère, je réussirai à cantonner la dépense dans le crédit alloué. Lorsqu'il s'agit de l'érection d'un vaste bâtiment civil, on le comprend, il faut arriver quelquefois qu'il faille dépasser le chiffre du crédit ouvert, mais que la Chambre veuille bien m'en croire, je veillerai à ce que la dépense ne dépasse pas le chiffre des crédits votés par la Chambre.

M. FOSTER : Quand a-t-on décidé de construire cet édifice à Antigonish ?

M. HYMAN : Il y a déjà assez longtemps qu'on signale au ministère l'urgence de l'érection de cet édifice. Pendant deux ou trois ans, on s'est demandé s'il serait préférable de faire des travaux de réparations ou bien de construire un édifice neuf. D'après les derniers rapports, les racinaux sont tellement pourris qu'on peut les arracher à la main. L'édifice est en fort mauvais état. L'emplacement et le bâtiment appartiennent à l'état.

M. DANIEL : Quels matériaux utilise-t-on pour cet édifice neuf ?

M. HYMAN : Ce sera une construction en briques, sur assises en pierre.

M. GANONG : Puisque l'emplacement appartient à l'Etat, je dois l'avouer, cette proposition me paraît encore plus injustifiable. On ne saurait guère concevoir de plus ridicule emploi des deniers publics. Nous n'avons pas mission ici d'élever un monument à la gloire du respectable représentant d'Antigonish. Antigonish n'est pas même érigé en ville.

Une VOIX : L'honorable député fait erreur.

M. GANONG: Alors, c'est le rapport du recensement qui ment; le chiffre de la population y est porté à 1,838 habitants, et voilà que nous sommes en train de voter $25,000, sans compter l'achat du terrain, pour construire un bureau de douane qui, paraît-il, sera aussi utilisé à titre de bureau de poste. Mieux vaudrait consacrer $10,000 à l'édifice et installer ailleurs l'ingénieur et son aide. Comme l'a fait observer le député de Halton (M. Henderson) il existe des centaines de villes où le besoin de pareilles installations se fait plus vivement sentir qu'ici. J'en conte deux ou trois dans mon comté, et je ne demande pas la moitié de la somme que le Gouvernement est en train de dépenser à Antigonish. Citons, entre autres, Saint Andrews, station balnéaire fort importante sur le littoral de l'Atlantique, avec une population presque égale à celle d'Antigonish et qui fournit de fortes recettes à l'Etat ; or, le service postal et celui des douanes sont installés dans une petite construction en bois, qui, à coup sûr, ne fait nullement honneur à l'Etat. Puis, voici Milltown, qui compte une population de 2,044 habitants. Si le directeur général des Postes daignait visiter cette localité, le rouge lui monterait au front, à la vue de la misérable bicoque, décorée du nom de bâtiment civil dont cette localité est dotée. A mon avis, il faudrait fractionner ce crédit, en faire deux parts égales, dont l'une serait affectée à quelque autre localité, si l'on a réellement à cœur de faire preuve d'esprit de justice. Voici une petite brochure qui, j'en suis convaincu, n'a pas été publié de connivence avec le ministre intérimaire des Travaux publics. On y lit : " Votez en faveur d'un édifice à Saint-George ; donnez vos suffrages à M. Gilmour." Saint-George est une localité située dans mon comté.

Je ne vois figurer au budget aucun crédit destiné à l'édifice de Saint-George ; toutefois, je l'espère, le ministre verra jour à donner suite à la proposition formulée dans la circulaire en question, quand le budget supplémentaire sera déposé sur le bureau.

M. McISAAC : Dans les différentes parties du pays, nombre de villes ou villages comptant une population d'un chiffre inférieur à celle d'Antigonish, ont été dotés d'édifices civils ; mais d'autre part, j'en conviens, nombre de villes ou villages, avec une population d'un chiffre moins élevé qu'à Antigonish manquent de pareils édifices. Toutefois, les deux partis politiques s'accordent à dire qu'Antigonish, proportion gardée de sa population, l'emporte, à divers égards, sur nombre de villes de la Nouvelle-Ecosse comptant une plus forte population. Chef-lieu du comté d'Antigonish, Antigonish est aussi le siège d'une université, la seule qui existe dans la Nouvelle-Ecosse orientale. L'importance de cette ville a été reconnue, non seulement par le Gouvernement actuel, mais encore par ses prédécesseurs au pouvoir. Dans un passé déjà assez lointain, il y a plus d'un quart de siècle, à l'époque où l'on inaugura le système d'érection d'édifices civils, on reconnut que l'importance d'Antigonish autorisait le Gouvernement à y ériger un bâtiment civil. Par conséquent, la seule distinction à établir entre l'attitude des deux partis, c'est que le ministère conservateur, quand il s'est agi de l'érection d'un édifice, a fait du gâchis, tandis que le parti libéral est en train de corriger cette bévue. En 1882, le gouvernement conservateur acheta, à Antigonish, une vieille construction en bois utilisée comme collège sous le vocable de Saint-François-Xavier, et entreprit de le transformer en bâtiment civil. Les autorités du collège ayant décidé de construire un édifice en briques, dans une autre partie de la ville, vendirent l'ancien bâtiment au gouvernement du jour. Je ne trouve nullement matière à censure dans ce fait, sauf que je désapprouve le mode d'opération. Les autorités du collège vendirent au gouvernement du jour l'ancien bâtiment et le terrain, pour une somme d'un chiffre fort peu élevé, en réalité. Seulement, je reproche à l'ancien gouvernement d'avoir commis une bévue. Il aurait dû, à l'instar du Gouvernement actuel, construire sur ce terrain un édifice en brique, répondant aux besoins de la ville, à cette époque. Or, qu'a-t-il fait ? Après avoir acheté le bâtiment et le terrain, il s'avisa de réparer l'ancien édifice, et d'année en année, on vit figurer au budget, sous l'ancien régime, des crédits destinés à ces travaux de démolition, de réparation, de reconstruction : on abattait de vieux murs pour les reconstruire à neuf ; on enlevait les racinaux pourris ; de sorte que

ces frais de travaux réparateurs ont presque atteint la moitié du coût de construction d'un édifice neuf.

Qu'en est-il résulté ? C'est que malgré toutes les dépenses effectuées d'année en année, et l'accumulation des frais d'intérêt, cet édifice, en raison de vétusté et par suite de l'usure, est devenu insuffisant aux besoins du service postal et du personnel attaché au bureau. Il y a quelques années, j'ai signalé ces faits à l'attention du Gouvernement, mais il n'a voulu prendre aucune initiative. Enfin, poussé au pied du mur, il envoya un fonctionnaire du ministère des Travaux publics, qui fit un examen minutieux et approfondi du bâtiment qu'il condamna, et ainsi l'érection d'un bâtiment civil a été déclarée d'urgence à Antigonish. Quant au coût, aux dimensions de l'édifice à la veille de se construire à Antigonish, je désire offrir quelques courtes observations. C'est là un point qui a son importance, comme en conviendront tous ceux qui sont au fait des besoins de la localité. Il importe de construire un bâtiment de vastes dimensions, et cela parce que les ingénieurs ordinaires préposés à la section orientale de la Nouvelle-Ecosse ont leur résidence à Antigonish, depuis une trentaine d'années. Au point de vue des travaux publics, la province est divisée en deux districts. Les ingénieurs de la division occidentale sont établis à Halifax, tandis que ceux du district oriental ont leur résidence et leurs bureaux à Antigonish. Il ne s'agit donc pas ici de l'érection d'un bâtiment destiné uniquement à l'installation du directeur de la poste et de son personnel, et à celle du percepteur des douanes et de son personnel, mais il faut un édifice qui réponde aux besoins toujours grandissants des ingénieurs ordinaires et de leurs aides, non seulement dans le comté d'Antigonish, mais encore dans la partie orientale de la Nouvelle-Ecosse. Le coût estimatif de cet édifice n'est pas très élevé. Ce sera un édifice de dimensions fort imposantes, amplement suffisant pour l'installation du personnel de fonctionnaires en question. Les frais d'entretien ne dépasseront guère le chiffre ordinaire. Depuis vingt-deux ans, il a fallu confier à un gardien le soin de ce bâtiment dont l'entretien, en raison même de sa vétusté, exige plus de labeur que ne le ferait un édifice bien moderne. A mon avis, le crédit affecté à l'édifice neuf n'a rien d'exagéré. Somme toute, cette construction sera encore bien modeste, eu égard aux besoins de la localité.

M. GANONG : Il serait assez difficile de trouver dans les observations de l'honorable député un seul argument valable en faveur de ce crédit. Je tiendrais à savoir si mon honorable collègue est étranger à la publication de la brochure en question :

Votez en faveur d'un bâtiment neuf à Antigonish.

M. McISAAC : J'y suis absolument étranger. Jamais, au cours des luttes électorales, je n'ai jugé utile de faire la moindre allusion aux crédits affectés aux bâtiments civils ou à tous autres travaux. Le parti conservateur a trouvé si difficile de me susciter un adversaire dans mon comté, que force lui a été d'aller en chercher un dans un comté voisin, simplement comme affaire de forme.

M. F. W. MACLEAN : Vous n'avez donc pas besoin de cet édifice.

M. McISAAC : Non, pour mon propre compte, je n'ai nullement besoin de promettre aux électeurs la construction d'édifices civils ou d'autres travaux, pour obtenir leurs suffrages. Mais le comté d'Antigonish en a besoin, et il est de simple justice de le faire participer à la distribution des faveurs de l'Etat.

M. SCHAFFNER : Encore au début de ma carrière parlementaire, je n'ai guère eu le temps d'acquérir l'expérience voulue en matière budgétaire. Toutefois, en parcourant la liste des crédits consacrés à la province du Manitoba, pays où l'évolution dans la situation économique s'effectue beaucoup plus rapidement que dans les provinces de l'Est, je constate un fait : c'est que, sauf les crédits affectés au comté représenté ici par le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) qui est l'élu de la division électorale située au nord de la mienne, et sauf encore les crédits consacrés à la ville de Winnipeg, le château fort du ministre, il ne figure que $15,000 au budget à l'article des édifices civils de cette grande province qui se développe si rapidement. Je m'étonne qu'un gouvernement doué du sens des affaires commerciales——

Une VOIX : Vous n'avez pas besoin de vous en étonner.

M. SCHAFFNER : C'est peut-être que je suis encore novice ici ; mais enfin, je m'étonne de voir figurer au budget principal un crédit de $25,000 consacré à un édifice public à Antigonish, ville de 1,800 habitants. La population y est stationnaire depuis assez longtemps, et il est probable qu'elle se maintienne à ce chiffre pendant un quart de siècle et que le nombre des maisons d'habitation n'augmentera pas. A mon avis, il n'est pas légitime de doter de pareil crédit une petite ville de ce genre, située dans l'Est. Quand il s'agit d'établir des prévisions relativement aux besoins probables d'une ville, au cours d'un quart de siècle, les provinces de l'Est ne sauraient soutenir la comparaison avec celles de l'Ouest. Le développement de l'Ouest qui marche à grandes enjambées dans la voie du progrès rend pareille comparaison impossible. Telle ville de l'Ouest qui compte actuellement 1,800 âmes peut, au cours d'une période décennale, voir cette population se décupler. Il faut donc établir nos prévisions en vue de l'avenir, et il est inexcusable d'ériger un bâtiment civil, avec la perspective d'un aussi rapide développement en Nouvelle-Ecosse, vieille province stationnaire.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Schaffner) le sait sans doute, les crédits en discussion ne comportent pas les prévisions de dépenses nouvelles. Il s'agit en ce moment du budget principal et de renouvellement de crédits, mais non pas d'ouverture de nouveaux crédits. Par conséquent, on ne saurait dire d'avance ce qui figurera au budget, en faveur de la province dont l'honorable député est l'un des représentants.

M. SCHAFFNER : Alors, ces crédits n'ont plus de sens.

M. GUNN : Le ministre pourrait-il nous dire si son ministère se propose d'affecter un crédit à l'érection d'un bureau de poste dans la ville de Seaforth. Le chiffre des recettes postales y est supérieur à celui du revenu de la ville de Wingham, dans le comté représenté par le député de Huron-est (M. Chisholm) ; et cependant on a érigé à grands frais un bureau de poste à Wingham, au coût de $15,000 à $20,000. Je ne récrimine nullement contre pareille dépense, qui me semble d'urgence ; mais je tiendrais à savoir si le ministre songe à l'érection d'un bureau de poste dans notre ville. Si j'ai pris la parole pour obtenir ce renseignement, c'est que mes commettants sont intéressés à connaître la pensée du ministre à cet égard. J'ajouterai, pour l'édification du ministre, que le bureau de poste actuel, dans notre ville, est un vieux bâtiment, datant déjà d'un tiers de siècle, et l'érection d'un bâtiment neuf s'impose d'urgence, au point de vue du besoin public. On entend fort souvent exprimer un grief parmi notre population ; c'est que le bâtiment actuel n'offre pas les installations voulues pour l'expédition des affaires. J'en suis convaincu, que le ministre se pénètre bien des besoins de la ville de Seaforth, et il n'hésitera pas un seul instant à y ériger un édifice digne du rang qu'occupe cette ville dans le comté.

Un mot au sujet du système suivi dans l'érection des bâtiments civils. Il figure au budget un crédit affecté à l'érection d'un bureau de poste à Antigonish, en Nouvelle-Ecosse, et cela au coût de $25,000. Je n'entends nullement demander au ministre d'ériger dans notre ville un bâtiment à si grands frais, et mes concitoyens dans le comté que je représente n'ont certes par pareille prétention. Nous nous contenterions d'une dépense de $10,000. Notre population atteint le chiffre de 2,000 âmes ; et j'en suis convaincu, si le ministre était en mesure d'inscrire au budget une somme de $10,000, mes concitoyens en seraient ravis, et il y a tout lieu de croire que, lors de la prochaine élection générale, ils éliraient, non pas un conservateur, mais un partisan du cabinet actuel.

M. HYMAN : Je tiendrai volontiers compte des observations que l'honorable député (M. Gunn) pourrait me présenter, au sujet du besoin d'un édifice public à Seaforth. Si je ne me trompe, le comté de Huron n'est pas si dépourvu sous le rapport des bâtiments civils.

M. SAM. HUGHES: C'est un vaste comté.

M. HYMAN : Sans doute, mais il existe d'autres vastes comtés. Goderich, Clinton, Wingham possèdent chacun, un bâtiment civil.

M. SAM. HUGHES : Le ministre....

M. HYMAN : Voudrait-on bien me permettre de finir ma phrase, sans me couper la parole?

M. SAM. HUGHES : Je me garderai d'interrompre le ministre, puisqu'il est si susceptible.

M. HYMAN : Je ne suis pas le moins du monde susceptible. A peine ai-je pris la parole qu'on m'interrompt. A coup sûr, l'honorable député (M. Gunn) ne saurait s'opposer à l'érection d'un édifice civil à Antigonish. Il y en a trois dans le comté de Huron, et si l'honorable député désire formuler des observations ou quelque proposition au sujet d'un bâtiment civil à Seaforth, je me ferai un plaisir de l'écouter.

M. SAM. HUGHES : J'allais faire observer au ministre, qui se montre si chatouilleux, aujourd'hui—il n'est pas coutumier du fait, heureusement—, et s'il était moins susceptible, l'expédition du budget y gagnerait.

M. HYMAN : Monsieur le président...

M. SAM. HUGHES : Je tiens donc à lui faire observer que, dans l'énumération des bâtiments civils existant dans le comté de Huron, il a omis de mentionner les travaux d'amélioration au port de Goderich. Voilà une omission qui vient bien à propos. Il est utile aussi de se rappeler ici que le chiffre des recettes postales de Seaforth est de $1,000 plus élevé qu'à Antigonish, et c'est là une somme que le ministre pourrait facilement utiliser.

M. INGRAM : Il convient de consigner au débat le chiffre des recettes douanières à Antigonish, qui s'élèvent à $1,024.03 ; en les ajoutant aux recettes postales, on obtient le grand total.

M. HYMAN : L'honorable député affirme-t-il que les recettes douanières n'atteignent que le chiffre de $1,000?

M. INGRAM : C'est le chiffre consigné dans le rapport de l'auditeur général. Si le rapport fait erreur, que le ministre s'entende à cet égard avec l'auditeur.

M. COCKSHUTT : Au cours de la dernière campagne électorale, le ministre est venu à Brantford et a visité notre bureau de poste. Au dire d'experts dignes de foi, cet édifice a coûté $25,000. Notre population atteint le chiffre de 19,000 âmes, et ce bureau de poste, depuis l'époque de sa construction, n'a jamais été agrandi. Dans cet édifice sont installés, outre le service postal, le bureau des douanes et celui du revenu

de l'intérieur, services qui, collectivement, produisent $350,000 de recettes annuelles. Depuis nombre d'années, il n'a pas été affecté de deniers publics à nos édifices civils. Brantford n'offre qu'un champ fort restreint à la dépense des derniers de l'Etat, et à notre avis, deux de nos services, la milice et le service postal, sont insuffisamment dotés.

L'autre jour, lorsque j'ai signalé ces faits à l'attention du directeur général des Postes, il m'a renvoyé au ministère des Travaux publics ; or, puisque son budget est actuellement en délibération, je tiens à lui poser une question. Au cours de sa récente visite à Brantford, il a visité notre bureau de poste. Eh bien, est-il d'avis que cet édifice civil réponde aux besoins d'une ville de cette importance, source de recettes considérables pour l'Etat, et qu'il suffise d'enduire de couleurs l'extérieur du bâtiment et de modifier, de temps à autre, l'aménagement intérieur? Une autre question: le ministre se propose-t-il d'établir des installations répondant aux besoins du public ? Nous avons droit d'exiger un bâtiment plus convenable ; le ministre en conviendra, sans doute, après s'être rendu compte par lui-même de la situation, au cours de sa dernière visite.

M. HYMAN. Puisque nous sommes en train de faire des digressions qui nous entraînent bien loin de l'article à débattre, je veux bien discuter brièvement avec l'honorable député la question qu'il a soulevée. En effet, j'ai visité Brantford et j'ai vu l'édifice civil dont il s'agit. J'en conviens, ce n'est pas le genre de bâtiment dont je voudrais voir la ville de Brantford dotée. On a fait subir certaines réfections à cet édifice. Je me suis mis en communication avec qui de droit, c'est-à-dire, le fonctionnaire des douanes et le directeur de la poste ; or, ils m'ont affirmé que ces travaux réparateurs faciliteraient de beaucoup les services dont ils sont chargés. L'honorable député a oublié de nous dire que le ministère des Travaux publics est en train d'effectuer de fortes dépenses à Brantford. Il affirme que ces dépenses sont quantité fort négligeable. J'y ai visité la salle d'exercice et je dois dire qu'elle fait honneur à la ville. Il s'effectue actuellement certaines dépenses pour cet édifice, et si je ne me trompe, il figure au budget en discussion un crédit affecté à la continuation de ces travaux. En toute loyauté, l'honorable député devrait remercier le ministère des Travaux publics, à l'égard de ce bâtiment civil. J'ai estimé qu'il ne serait peut-être pas juste de pousser les travaux à ces deux édifices simultanément ; mais je n'hésite pas à le dire, l'heure approche où l'intérêt public demandera probablement l'érection d'un édifice civil à Brantford. En attendant, nous faisons subir certaines refections à ce bâtiment actuel, et ces travaux, au dire des fonctionnaires en question, répondront, provisoirement du moins, aux besoins du public.

M. COCKSHUTT.

M. PATERSON : Les recettes douanières perçues à Antigonish, l'année dernière, ont atteint le chiffre de $7,702.17.

M. HYMAN : C'est précisément le chiffre que j'ai donné à la Chambre.

M. COCKSHUTT : La question que j'ai soulevée se rattache, non pas à la salle d'exercice ou aux salles d'armes, mais bien au bureau de poste. J'ai affirmé que le ministère était en train de faire certains travaux, afin d'établir de meilleures installations pour les différents services. dans ce bâtiment.

Il n'a pas été question de l'autre édifice, dans mes observations. Le ministre n'a pas bien saisi ma pensé. J'en conviens, le ministère fait réparer, à grands frais, la salle d'exercice. Mes remarques visaient surtout l'édifice servant de bureau de poste, et où sont également installés le bureau des douanes et celui du revenu de l'intérieur.

M. INGRAM : Quel est le montant des recettes douanières perçus à Antigonish, au cours de l'exercice 1903-1904 ?

M. PATERSON : Je viens de le dire : $7,000 environ.

M. INGRAM : Pour quel exercice ?

M. PATERSON : Pour l'année financière finissant le 30 juin 1904.

M. INGRAM : Le ministre voudrait-il bien consulter le rapport de l'auditeur général ?

M. PATERSON : Peu importe, c'est ce chiffre-là.

M. INGRAM : Au contraire, il importe aux députés de se renseigner. Ce sont les chiffres qui figurent au rapport de l'auditeur général.

M. PATERSON : L'honorable député trouvera ces chiffres dans les relevés du commerce et de la navigation, pour les différents ports.

M. INGRAM : Pendant que le ministre des Douanes étudie cette question, je tiens à remercier ici publiquement le ministre des Travaux publics de m'avoir promis de s'occuper de l'affaire en question. Je le répète, si le ministre était au courant de la situation de notre ville et de ses besoins, il n'hésiterait pas un instant à la doter d'un bureau de poste. Voilà dix-neuf ans que je demeure à Seaforth et je ne sache pas que, durant toute cette période ou antérieurement, cette ville ait jamais bénéficié d'un seul denier public. Que le ministre veuille bien m'indiquer l'attitude que je dois prendre pour provoquer un débat suivi sur cette question. Je le remercie de nouveau de ses bonnes paroles à mon adresse et de l'espoir qu'il a fait naître dans mon cœur.

M. R. L. BORDEN : L'embarras au sujet du rapport de l'auditeur général, c'est que

les chiffres de la ligne supérieure devraient figurer en regard d'Antigonish. On a, sans doute, omis une ligne, ce qui a occasionné cette transposition de chiffres.

M. HENDERSON : Pendant que le débat roule encore sur cette question, je tiens à présenter une observation au sujet d'un autre bureau de poste ; et je profite, pour cela, de la présence du directeur général des Postes, sans vouloir insinuer, toutefois, qu'il brille souvent par son absence. Il s'agit du bureau de poste de Sarnia. Dans une circonstance antérieure, j'ai conseillé au ministre des Postes d'ériger un bureau de poste à Sarnia et de construire un bâtiment convenable dans un endroit bien en vue. Quant à l'emplacement, le choix du ministre ne laisse rien à désirer ; car ce terrain fait face à la rivière.

On y a construit un bâtiment ; et le ministre, sans doute, n'est pas responsable des dimensions de cet édifice. Je ne saurais en préciser le coût ; mais au cours d'une visite à Sarnia, l'été dernier, j'ai appris que le coût s'élève à $70,000 ou $80,000. Franchement, je ne saurais concevoir que pareil bâtiment ait coûté une si forte somme. A coup sûr, en effectuant semblable dépense, on aurait dû doter la ville d'un vaste édifice. Sarnia progresse rapidement et comme probablement elle verra sa population doubler, au cours de la prochaine période décennale, on comprend qu'alors les besoins des services publics seront plus importants qu'aujourd'hui. Au cours de mon séjour dans cette ville, l'été dernier, j'ai visité le bureau de poste et j'ai constaté avec surprise que la partie de l'édifice réservée au public est bien trop exigue, trop étroite, et qu'elle ne répond nullement aux besoins d'une population de 8,000 ou 9,000 habitants. Je tenais à voir le local où se fait le triage des dépêches, et après y avoir obtenu accès, j'ai été frappé de l'exiguité de cette pièce. Le bâtiment, dans son ensemble, manque d'élévation. Cédant à un mouvement de curiosité, je voulus m'édifier sur les dimensions du bureau affecté au directeur de la poste, et ayant réussi à y pénétrer, je me trouvai, à mon grand étonnement, dans un petit compartiment d'environ huit pieds carrés. "Quand je verrai le directeur général des Postes, m'écriai-je, je ne manquerai pas de lui dire que c'est une véritable honte de claquemurer un directeur de la poste dans un local si étroit." L'édifice n'est nullement digne de la ville de Sarnia et il cadre mal avec le bel emplacement où il est érigé et d'où il domine la rivière Sainte-Claire, à un endroit où l'on voit défiler peut-être plus de navires en une seule année qu'il n'en passe sur l'Atlantique. Situé sur une telle éminence, un bel édifice, aux vastes proportions serait un ornement qui ferait véritablement honneur au Canada; or, je regrette de le dire, même en dépensant $70,000 à $80,000, on n'a pas réussi à réaliser pareil objectif. Je n'entends pas dire que le Gouvernement ait fait preuve de parcimonie ici ; non, loin de là, mais il faut bien l'avouer, le système suivi dans la construction de nos bâtiments civils doit être défectueux, lorsqu'il se commet pareil gâchis. Le résultat obtenu ici ne répond nullement à mon idéal, en matière de dépense des deniers publics.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais dire quel est l'aménagement de ce bureau. On a dû, sans doute, consulter les architectes à cet égard. Etant de passage à Halifax, il y a quelque temps, je me suis rendu au bureau du directeur de la poste de cette ville.

J'ignore qui a érigé cet édifice ; je ne saurais dire si c'est sous le régime précédent ou l'administration actuelle qu'on a construit ce bureau de poste ; mais il faut bien l'avouer, le local affecté au directeur de la poste n'est guère plus spacieux qu'une stalle ; il n'a guère plus de six pieds carrés. Quoi qu'il en soit, le grief de l'honorable député, je suppose, porte sur l'insuffisance de l'édifice de Sarnia. Cela revient à dire que nous avons fait preuve de trop d'esprit d'économie. En vérité, il n'est guère facile de lui plaire.

M. HENDERSON : Pardon. Je ne reproche nullement au Gouvernement d'avoir visé à l'économie dans l'érection de cet édifice, mais j'affirme que le résultat obtenu ne répond nullement à la dépense effectuée.

M. HYMAN: L'érection de cet édifice s'est effectuée de la façon ordinaire ; il a été donné à l'entreprise par voie de concurrence et de publicité. Jamais encore je n'ai entendu formuler la moindre plainte à cet égard ; et mon impression est que les citoyens de Sarnia en sont satisfaits et le considèrent comme un ornement pour leur ville. En réalité, l'édifice a coûté $65,000 et l'entreprise a été adjugée, après mise en concurrence, au soumissionnaire dont la soumission était la moins élevée. C'est un bâtiment solidement construit, en pierre et en brique. Je ne saurais me ranger à l'avis de l'honorable député, quand il affirme qu'il serait préférable de construire ces bâtiments avec moins de solidité, afin d'être en mesure d'y aménager des installations plus spacieuses, moyennant égale dépense de deniers publics.

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

APRES LA SUSPENSION.

BILLS D'INTERET PRIVE.

Les bills suivants sont délibérés sommairement en comité général et votés en troisième lecture.

Le bill (n° 11) concernant la compagnie du chemin de fer de l'Ouest de la Colombie. —(M. Galliher.)

Le bill (n° 13) concernant la Compagnie du chemin de fer de l'Atlantique à l'Ouest de Québec.—(M. Gauvreau.)

Le bill (n° 18) concernant la Compagnie du chemin de fer du Nord et de l'Ouest d'Ottawa.—(M. Belcourt.)

Le bill (n° 15) tendant à attribuer la personnalité civile à la Compagnie du chemin de fer de Sainte-Marie à l'Ouest d'Ontario. —(M. McIntyre.)

BILLS VOTES EN DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 39) concernant la Compagnie du chemin de fer de Niagara à Sainte-Catherine et à Toronto.—(M. Calvert.)

Le bill (n° 40) concernant la Compagnie de force motrice Niagara-Welland.—(M. Guthrie.)

Le bill (n° 41) concernant la Compagnie du chemin de fer de Régina à la baie d'Hudson.—(M. Scott.)

Le bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon.—(M. Macpherson.)

Le bill (n° 43) concernant la Compagnie du canal de navigation du lac Champlain au Saint-Laurent.—(M. Gervais.)

SUBSIDES.

Sur la motion de l'honorable ministre des Douanes, la Chambre se forme en comité des subsides.

M. le président prend le bureau.

Subventions postales et subventions aux compagnies de steamships—service postal sur l'océan entre la Grande-Bretagne et le Canada, $260,000.

M. DANIEL : Avant d'aborder l'étude de cette question en détail, le ministre (M. Paterson) voudrait-il bien nous dire quelle modification on a apportée à cette subvention, relativement à celle de l'année dernière?

L'honorable M. W. PATERSON (ministre des Douanes) : Je ne sache pas que cet article ait subi de modification.

M. W. F. MACLEAN : Il n'y a donc pas lieu de compter sur le perfectionnement du transport des dépêches entre le Canada et la Grande-Bretagne ?

M. PATERSON : Quand les turbines fonctionneront on obtiendra une plus grande vitesse.

M. MACLEAN : Ce résultat ne s'obtiendra pas avec une seule turbine.

M. PATERSON : Il y en aura deux.

M. R. L. BORDEN : Quand l'honorable ministre espère-t-il que les nouveaux steamers pourront commencer le service ?

M. PATERSON : L'un commencera le 23 mars et l'autre dans le cours du mois d'avril.

M. W. F. MACLEAN : Quelle vitesse devront-ils poursuivre ?

M. PATERSON : Une vitesse de dix-sept nœuds.

M. MACLEAN : Combien de jours doit durer la traversée ?

M. PATERSON : Six jours en été, et six jours et demi en hiver.

M. DANIEL : A-t-on fait l'épreuve de ce nouveau type de navire?

M. PATERSON : Je le crois.

M. DANIEL : Le résultat a-t-il été satisfaisant ?

M. PATERSON : Certainement, si je suis bien informé.

M. HENDERSON : Quelques-uns de ces paquebots pour le service desquels nous accordons une subvention par ce crédit, seront-ils munis de compartiments frigoriques pour le transport des produits périssables ?

M. PATERSON : Oui, tous.

M. HENDERSON : Ces navires pourront-ils faire réellement le service. ou resteront-ils ce qu'ils étaient, il y a un an, même deux ans ?

M. PATERSON : J'ai ici un mémoire de la compagnie Allan disant qu'ils ont été améliorés.

M. HENDERSON : Je pose cette question, parce que nous nous rappelons que, l'an dernier, un honorable député qui, je le regrette, est absent de la Chambre. et qui connaissait parfaitement tout ce qui touche à l'industrie des transports dans ce pays, spécialement au transport des produits périssables, s'est élevé fortement. ici même, contre la nature de l'installation préparée dans le but de transporter ces produits du Canada à la mère patrie. Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre déclarer qu'on a opéré des changements dans le but d'accorder plus d'avantages aux horticulteurs fruitiers et aux cultivateurs de ce pays pour le transport de ces produits périssables.

M. PATERSON : Je crois que ce mémoire se rapporte à la déclaration faite par l'honorable député auquel mon honorable ami vient de faire allusion et qui faisait communiqué ces détails à la compagnie Allan, et que l'honorable ministre du Commerce a reçue à la lettre dans laquelle il appelait l'attention de la compagnie sur ce qui avait été dit ici même. Ce mémoire est adressé à M. O'Hara, du ministère du Commerce.

Montréal, le 4 octobre 1904.

M. F.-C.-T. O'Hara,
Ministère du Commerce,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,—Nous avons reçu en temps voulu vos différentes communications concernant cette affaire. Nous avons lu aussi avec attention les feuilles imprimées contenant le compte rendu de la discussion qui s'est développée sur ce sujet à la Chambre des communes, et plus particulièrement les déclarations de M. Smith, membre du Parlement.

Lorsque nous avons conclu avec le Gouvernement un traité par lequel nous nous engagions à fournir des compartiments-glacières, on croyait que la température la plus convenable pour le beurre était d'environ 30° Fahr., et nous avons fourni cette température. Quelque temps seulement après l'application de ce système, les exportateurs de beurre ont provoqué un mouvement dans le but de faire abaisser de dix degrés cette température. Après beaucoup d'hésitations, nous avons fait droit à cette demande en modifiant tous nos aménagements antérieurs, en fournissant un pouvoir plus puissant et un service plus parfait de tuyaux réfrigérants.

Ces changements nous occasionnèrent des dépenses au montant de $23,910.72, ainsi qu'en font foi les devis et les reçus que le ministère a maintenant en sa possession ; le Gouvernement nous doit raisonnablement la moitié de cette somme.

Nos vaisseaux de la ligne de Montréal sont maintenant pourvus de compartiments-glacières qui permettent de transporter plus avantageusement des cargaisons de produits périssables. Voici en quoi consiste ce système : (1) compartiments pour articles gelés à une température variant de 20° à 30° ; (2) compartiments réservés au fromage, au lard fumé, aux fruits, etc., où l'on trouve une température de 35° à 40° ; celle-ci peut-être élevée ou abaissée suivant le désir des expéditeurs intéressés ; (3) compartiments où des éventails mus par la vapeur apportent de forts courants d'air extérieur, tout en chassant l'air intérieur.

Les détails de tous ces différents avantages sont expliqués plus au long dans nos dernières circulaires aux expéditeurs, circulaires dont nous vous envoyons des exemplaires pour votre propre satisfaction. Toutefois, vous trouverez des renseignements plus détaillés dans la note copiée au clavigraphe, que nous incluons ici et qui a été préparé par nos amis de Glasgow ; il porte la date du 22 mars 1904.

Tel que dit plus haut, c'est à la demande des expéditeurs de beurre que nous avons pris les moyens de fournir une température de moins de 30°. Un bien petit nombre de ces marchands, toutefois, nous livrent leur beurre à cette température. Nous donnons ici des chiffres officiels qui nous sont fournis par les fonctionnaires du Gouvernement à Montréal, lesquels sont chargés de surveiller ce qui se rapporte à cette matière ; d'après ces chiffres vous remarquerez que des trente et une cargaisons séparées livrées au mois de juillet dernier, six seulement ont été livrées à bord des navires à une température de 32° ou moins, six se trouvaient à une température de 52° ou plus, et la température moyenne de ces trente et une cargaisons s'élevait à plus de 41°. A différentes reprises, nous avons conseillé au ministère de promulguer une règle exigeant que toutes les cargaisons soient livrées aux navires transocéaniques, à la température qui doit être maintenue dans les compartiments où on les conservera durant la traversée, et même à une température moins élevée. L'aménagement de ces compartiments est disposé de telle sorte qu'on y maintient la température nécessaire, mais on ne compte pas réduire au minimum la température du beurre qu'on nous délivre à 52° et même plus. Cet abaissement de température devrait se faire dans les entrepôts frigorifiques des villes, avant la livraison du beurre aux navires.

Quant à la livraison des articles mis en compartiments-glacières aux différents consignataires dans les ports anglais, nous avons, pour parler ouvertement, à nous plaindre de ce que les consignataires retardent extrêmement à prendre livraison de ces marchandises ; il arrive fréquemment que celles-ci passent une journée et même deux jours sur les quais où elles ont été débarquées. Nous recevons assez souvent de nos amis anglais des statistiques que nous communiquons aux expéditeurs.

Quant aux rapports faits au ministère sur la température enregistrée par le thermomètre, on ne doit pas oublier que, très souvent, nous faisons avec tel ou tel expéditeur, des arrangements par lesquels on fixe la température qu'on doit maintenir durant la traversée, dans le compartiment contenant les marchandises de cet expéditeur. Il peut arriver que le thermomètre indique 40° dans un compartiment contenant du beurre, mais nous n'aurons que rempli nos engagements envers l'expéditeur. Nous avons expliqué cette question à vos agents de Montréal qui appelaient notre attention sur le fait que nous transportions du beurre à une température plus élevée que celle que nous étions obligés de fournir d'après notre contrat avec le Gouvernement.

Nous vous renvoyons les documents que vous nous avez communiqués, et nous avons souligné les renseignements qu'on nous demandait de donner.

Nous fournirons avec plaisir toutes les informations désirables sur ce sujet.

Agréez, etc.,

(Signé) H. et A. ALLAN.

Suivent les détails des cargaisons que je n'ai pas besoin de lire. L'honorable député de Halton (M. Henderson) remarquera que c'est grâce aux commentaires faits, à la dernière session, par l'ex-représentant de Wentworth-sud (M. Smith) que cette lettre a été écrite ; voilà les explications que MM. Allan donnent. Il semblerait d'après cette lettre qu'ils ont fait des améliorations qui leur ont coûté un surcroît de dépenses. Ils font remarquer, toutefois, que toute la difficulté ne provient pas uniquement d'un défaut dans l'aménagement des navires, mais que les expéditeurs eux-mêmes sont à blâmer quand ils livrent des marchandises ayant déjà une température trop élevée.

M. W. F. MACLEAN : Le département a-t-il payé la moitié de ces frais supplémentaires ?

M. PATERSON : Non, nous ne nous sommes pas occupés de cela, et c'est la compagnie qui a dû payer ces dépenses.

M. HENDERSON : Je suis heureux de la déclaration faite par l'honorable ministre. Elle semble se rapporter directement à la question. Cependant, si je me rappelle bien, l'une des plaintes les plus sérieuses portées par l'ex-représentant de Wentworth-sud et dont, nous le constatons avec plaisir, les expéditeurs ont pris note, c'était que ces conditions ou arrangements n'étaient pas remplis au cours de toute la traversée de l'océan, ce qui avait un résultat désastreux pour les expéditeurs. A mon sens, le ministre du Commerce devrait prêter une attention spéciale à ce point, et veiller à ce que toutes les conditions qui permettent à MM. Allan de retirer cette subvention, à ce que

tous les engagements qu'ils ont contractés soient remplis durant toute la traversée, afin que le beurre, par exemple, se trouvant à une température de, disons, 30°, ne soit pas déposé à bord d'un navire où la température sera de 20°, au cours des deux premiers jours. L'honorable ministre devra veiller à ce que cette température soit maintenue durant toute la traversée, au lieu de permettre qu'on élève cette température à 30° ou 40° probablement, ce qui détériore considérablement ces articles. On a appelé—je le constate avec plaisir—, l'attention publique sur la négligence des consignataires, lorsque les marchandises sont débarquées de l'autre côté de l'océan. Les intéressés ne se hâtent pas d'en prendre soin immédiatement. Je ne puis voir en quoi le ministère pourrait être responsable de cet état de choses, si avis de l'arrivée de ces articles est donné en temps utile. A mon sens, le consignataire devrait immédiatement faire transporter ses marchandises, et ne pas permettre que des articles, comme le beurre, restent dix ou onze jours sur les quais de Liverpool. Je crois que dans certaines circonstances, ce cas s'est présenté, ce qui a détérioré grandement le beurre expédié, et nui aussi à toute cette industrie. J'espère que le ministre prendra le moyen de faire observer toutes ces conditions durant toute la traversée, et qu'on n'entendra plus répéter les plaintes qu'on faisait entendre l'an dernier, lorsqu'on disait que ces stipulations du contrat n'étaient pas observées.

Je demanderais à l'honorable ministre de l'Agriculture s'il croit encore qu'une température de 20° de froid soit suffisante pour le transport du beurre. L'an dernier, j'ai compris qu'il en était arrivé à la conviction qu'il était nécessaire d'abaisser à 10° cette température. Il me semble qu'il est question ici de 20°.

M. FISHER : D'après les recherches que j'ai faites, je crois que 20° sont une température assez froide, lorsqu'il s'agit de transporter du beurre du Canada en Angleterre, à bord d'un navire. Ce produit est mis sur le marché dès son arrivée en Angleterre, et il n'y a aucune raison de mettre cette température au-dessous de 20°.

M. HENDERSON : Il y a, semble-t-il, une autre question qui mérite l'attention sérieuse du ministère, je veux parler des arrangements complets qu'on devrait faire pour rendre ces produits périssables au point d'expédition. J'ignore quel arrangement on a fait avec les compagnies de chemins de fer, mais il me semblerait bien essentiel qu'on adoptât un service de compartiments frigorifiques quelconque, afin que les marchandses arrivent au port d'expédition à ce degré de température dont parlent MM. Allen. Si on leur présente, pour les expédier, du beurre et d'autres articles délicats ayant une température qui ne peut que les détériorer, nous pouvons difficilement espérer que la compagnie Allan pourra trouver le moyen de rendre à ces articles leur qualité ou leur utilité. J'ignore si l'honorable ministre a adopté un système quelconque pour fournir des wagons-glacières destinés au transport au port d'expédition des articles dont on a parlé.

M. FISHER : Je pourrais répondre dans l'affirmative à la question posée par l'honorable député, mais il vaudrait peut-être mieux attendre la discussion du budget de mon ministère, pour faire connaître les détails de cette matière.

M. SPROULE : Cette correspondance nous révèle un autre fait qui, à mon avis, mérite notre attention, je veux parler des plaintes qu'on a fait entendre parce qu'il n'y avait pas de thermomètre dans les différents compartiments. Il n'en est pas question dans la lettre qu'on vient de lire. Il est vrai que j'ai prêté une attention fort suivie à cette lecture. On a demandé si toutes les dispositions nécessaires avaient été prises pour atteindre cet objectif, et mon honorable ami de Wentworth (M. Smith) s'est vivement plaint de ce qu'il n'y avait qu'un certain nombre de thermomètres dans chaque navire, de ce qu'il s'en trouvait dans certains compartiments mais non pas dans tous, de ce qu'il n'y avait aucun moyen d'enregistrer la température jour par jour dans ces derniers compartiments.

Aujourd'hui, cette lettre nous révèle un autre fait, c'est que la compagnie Allan prétend avoir rempli ses engagements en ce qui concerne la température qu'elle devait maintenir dans les compartiments réservés au beurre. Elle devait entretenir dans ces compartiments une température de 30° mais elle fait remarquer que le Gouvernement, après avoir conclu ces arrangements, a trouvé que 10° seraient une température plus favorable pour le beurre, l'honorable ministre nous a dit l'an dernier, que 11° conviendraient parfaitement. S'il en est ainsi, on doit blâmer le Gouvernement, parce que celui qu'il avait choisi comme expert devait savoir, avant que l'entreprise fût adjugée, quelle température était la plus convenable. Il est démontré qu'une température de 30° n'est aucunement la meilleure ; l'honorable ministre et ceux qui se plaignent n'entretiennent pas la même opinion à propos de ces arrangements. Les deux faits qui ressortent de cette lettre sont que la compagnie Allan a rempli les stipulations de son entreprise, et que l'honorable ministre de l'Agriculture a commis une faute en étant partie à ce traité, avant d'avoir pris les moyens d'assurer une température convenable, et en exigeant une température d'environ 10° trop élevée.

M. PATERSON : Le sous-ministre m'informe que l'honorable représentant de Wentworth, en faisant ses calculs, l'an dernier, avait pris les rapports de navires appartenant à des compagnies qui, pour la plupart, ne reçoivent pas de subventions du gou-

vernement. Il a cité comme exemples de navires n'étant pas équipés convenablement, quelques-uns des steamers appartenant à des compagnies non subventionnées par le gouvernement ; conséquemment ce dernier ne pouvait être aucunement tenu responsable car il n'avait aucune autorité sur ses compagnies. Si un expéditeur juge à propos de se servir d'un steamer n'ayant pas de ligne fixe, ou d'un paquebot d'une ligne transatlantique régulière—et plusieurs de ces lignes ne reçoivent aucune subvention du gouvernement, nous ne saurions être responsables, dans ces circonstances. S'il en était ainsi, la déclaration de l'honorable député de Wentworth aurait dû être disséquée, dans le but de découvrir si nous payions des subventions à même le trésor public à des compagnies de steamers qui ne remplissaient pas leurs obligations. Dans le cas contraire, nous n'avions rien à faire avec ces compagnies.

M. SPROULE : Si mes souvenirs me servent bien, on a demandé à quelles compagnies de steamers nous accordions des subventions, et quelles étaient les compagnies qui se trouvaient en relations d'affaires avec le gouvernment. Nous nous occupions certainement de ces dernières, bien qu'il eût pu s'en trouver d'autres qui n'avaient aucune entreprise du gouvernement. L'honorable ministre a défendu la politique du Gouvernement et fourni des explications. Nous voulions uniquement savoir quelle compagnie de transport maritine ayant une entreprise de l'Etat violait ses engagements et la raison pour laquelle le Gouvernement ne l'obligeait pas à remplir ses obligations. En second lieu, nous demandions pourquoi le Gouvernement avait permis à celui qu'il avait choisi comme expert, d'exiger que ces compagnies fournissent dans ces compartiments frigorifiques une certaine température comme étant la seule convenable, bien qu'il eût ensuite décidé que cette température ne convenait pas du tout. Ce fait révèle donc un manque de connaissance suffisante relativement à cette entreprise, fait qui n'aurait jamais été, sans cela, reconnu par l'honorable ministre de l'Agriculture, car il est une chose qui s'impose plus que toute autre à la Chambre, c'est que tout ce qui émane du ministère de l'Agriculture est marqué du sceau de la perfection.

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je dois expliquer qu'il existe deux traités. L'un est conclu par le ministère du Commerce relativement aux navires appartenant à des compagnies qui reçoivent des subventions du ministère et dont les vaisseaux, suivant ces arrangements, doivent maintenant fournir tous les avantages d'un système de compartiments frigorifiques convenables. Il existe une autre espèce de traité conclu, depuis quelques années, par le ministère dont je suis le chef, avec des compagnies transocéaniques qui recevaient des subventions de l'Etat, et même avec d'autres compagnies qui n'avaient pas cet avantage d'après la coutume ordinairement suivie quand on accorde ces subventions. En ma qualité de ministre de l'Agriculture, je leur ai accordé certaines entreprises pour les engager à installer dans leurs navires le système de compartiments frigorifiques. Ces arrangements ont duré trois ans. A l'expiration de ces trois années, le gouvernement n'exerçait plus aucune autorité sur ces compagnies. Les contrats conclus par le ministère du Commerce ont toujours été en vigueur et le gouvernement conserve jusqu'à un certain point une autorité sur les compagnies intéressées. Mon honorable ami (M. Sproule) a parlé de la température dans ces compartiments frigorifiques installés à bord de ces navires. Je ne sais à l'heure actuelle, si cette question vaut la peine d'être discutée, mais je ferai remarquer qu'une température de 30°, c'est-à-dire celle qu'on avait stipulée d'abord, quand ces entreprises pour un système d'entrepôts frigorifiques ont été adjugées, était précisément celle que, à cette époque, les beurriers demandaient et s'attendaient à avoir pour le transport de leur beurre.

Avec le temps, on a constaté que le beurre serait transporté avec moins de danger de se gâter, si on le plaçait dans des compartiments où la température serait plus basse ; de temps à autre, nous avons insisté auprès des compagnies de navigation transocéanique pour les engager à opérer cette réforme, ce qu'elles ont fait, en tant que leur installation pouvait le leur permettre. Nos traités étant expirés, nous n'avions plus d'autorité sur ces compagnies. Ces dernières, toutefois, se sont rendues à notre demande et ont abaissé la température dans les compartiments réservés au beurre. On compte deux ou trois de ces compartiments dans plusieurs de ces steamers. On trouve dans un grand nombre de ces navires un compartiment réservé au beurre et aux autres articles qu'on peut congeler. La température se trouve abaissée à environ 20° et, quelquefois, à un chiffre plus bas. Il y a un autre compartiment pour les produits qui, tout en devant être transportés froids, ne peuvent être gelés, tels que le fromage, les fruits, et beaucoup de viandes qu'on ne veut pas recevoir gelée, mais seulement froids. La température de ces compartiments a été maintenue entre 32° et 36°. Il y a un autre genre de compartiments décrits dans les lettres de la compagnie Allan. Ce sont les compartiments à air frais. Il n'est pas nécessaire que la température dans ces compartiments soit aussi basse que celle qui doit règner dans les compartiments dont j'ai parlé. J'oublie quelle est cette température exacte, mais je crois qu'elle doit être d'environ 45° ; cependant, je puis me tromper, puisque je ne m'en rapporte qu'à ma mémoire. Lorsqu'il s'agit de discuter la température qui doit règner dans un compartiment, il est absolument né-

cessaire de connaître ce que contient ce compartiment avant de se prononcer. Je ne désire pas personnellement engager une discussion, mais on a affirmé certains faits à propos de ce que l'honorable député de Wentworth a dit la dernière session. Ce dernier a fait ici certaines déclarations au sujet de la température qu'on maintenait dans certains compartiments ; il a fait remarquer que cette température était plus élevée qu'elle ne devait l'être. Malheureusement, j'était absent de la Chambre quand il a avancé cela ; plus tard, j'ai fait analyser ces déclarations, et j'ai constaté que dans un grand nombre des cas, non pas absolument dans tous, mais je puis dire dans un très grand nombre des cas qu'il a cités pour établir que la température était trop élevée, il a rapporté la température enregistrée dans des compartiments qui n'ont pas servi au transport du beurre, mais à celui des fruits et du fromage. Ces derniers produits auraient été gâtés, si la température avait été maintenue au degré qu'il prétend qu'on aurait dû l'abaisser. Il a fait ces déclarations en constatant par les statistiques qu'il citait que ces compartiments ne contenaient pas du beurre, mais des fruits ou du fromage.

J'ai étudié soigneusement ce que l'honorable député a avancé, et je regrette de dire que j'ai constaté cette erreur quant aux chiffres qu'il a cités. Je suis prêt à discuter plus longuement ce point plus tard, et à prouver d'une façon péremptoire ce que j'avance, si cela est nécessaire. Je fais ressortir ce point maintenant, vu qu'on a cité ce qui a été dit à la dernière session.

M. SPROULE : En réponse à l'honorable ministre, je puis dire que j'ai lu quelques-unes des réponses qu'il a faites et que je les ai trouvés plutôt évasives que concluantes. Je ne suis pas prêt à dire qu'en citant les statistiques de la température, l'honorable représentant de Wentworth (M. Smith) a indiqué dans chaque cas le contenu des différents compartiments. J'ai étudié ensuite cette question, et si je compare ces déclarations avec les rapports, je crois que l'honorable député ne s'est pas trompé dans ce qu'il a avancé. Nous sommes en présence de deux espèces d'entreprises relativement à des compagnies de navigation, et l'honorable ministre essai de se dérober en invoquant un seul traité, celui conclu par l'honorable ministre du Commerce et qui contient une stipulation exigeant des aménagements pour un service de compartiments frigorifiques, et il dit : "Je ne puis être responsable de ces traités, puisque ces derniers sont conclus par le très honorable ministre du Commerce."

M. FISHER : Je vous demande pardon, je ne veux pas me dérober à la responsabilité qui m'incombe.

M. SPROULE : Et comme conclusion : c'est pourquoi les arrangements faits par l'honorable ministre du Commerce ne sont pas ce qu'ils devraient être."

M. FISHER : Je n'avais pas l'intention de créer cette impression, bien que cela ait pu arriver.

M. SPROULE : Voilà la conclusion qui découle naturellement de ce que l'honorable ministre a dit :

M. FISHER : Mon intention n'était pas d'en arriver là.

M. SPROULE : Quand la Chambre a voté au ministre du Commerce les subventions relatives à cette compagnie de navigation maritime, on a demandé au ministre si les navires en question seraient pourvus d'un système de compartiments frigorifiques pour le transport des produits périssables de ce pays. Il a répondu dans l'affirmative. On a posé la question suivante: sur quelle base? L'honorable ministre du Commerce a dit qu'il consulterait le ministre de l'Agriculture pour connaître ce que ce dernier voulait exiger de cette compagnie.

Voilà le souvenir que j'ai de la réponse faite alors. On doit donc présumer à bon droit que le ministre de l'Agriculture devait fournir à son collègue des informations exactes quant à l'installation de compartiments froids, quant à la nature du système que le pays demandait, et que le contrat devait être fait suivant ces exigences, de sorte que ces navires appartenant à des compagnies subventionnées par le ministère du Commerce ou par celui de l'Agriculture, devaient fournir si on l'exigeait d'elles un système de compartiments frigorifiqus convenable et proportionné aux besoins du pays. Un autre fait se rapportant à cette question et qui m'a frappé, c'a été de connaître le nombre considérable de cas où l'on a déposé dans des navires des produits sujets à s'avarier ayant une température plus élevée que celle qui, d'après l'honorable ministre, était seule convenable.

M. FISHER : Cela est vrai.

M. SPROULE : Le ministre avait son inspecteur à Montréal pour voir à ce que tout se passât bien. Ce fonctionnaire a été nommé à cette fin ; on le paie pour faire ce travail et il doit faire immédiatement rapport au ministre, si les compagnies ne remplissent pas leurs engagements. De son côté, le ministère doit demander compte de leur conduite aux intéressés. On trouve cela dans le rapport du département; mais ce dernier, autant que j'en puis juger, n'a pris aucune mesure pour remédier à ce mal. On n'a fourni aucun renseignement à la Chambre pour lui démontrer qu'on avait fait un effort dans ce sens. Sous ce rapport, l'honorable ministre de l'Agriculture est coupable. Je le blâme plus que je ne condamne l'honorable ministre du Commerce, car il ne me semble pas que ce soit exactement le devoir du ministère du Commerce de voir à l'installation de compartiments frigorifi-

ques convenables au transport des produits périssables.

M. HENDERSON : Nous nous éloignons peut-être quelque peu du sujet, mais je crois difficilement que l'honorable ministre de l'Agriculture s'est montré tout à fait juste à l'endroit de ce citoyen distingué qui a représenté le comté de Wentworth-sud, et que je regrette de ne plus voir dans cette enceinte, parce qu'on lui a demandé de se tenir à l'écart pour un certain temps. Je me rappelle que M. Smith a eu grand soin d'obtenir tous ses renseignements de l'honorable ministre de l'Agriculture lui-même; si ce que M. Smith a affirmé n'est pas complètement exact, la faute en est à l'honorable ministre. M. Smith avait préparé de longue main son discours. Il avait posé de nombreuses questions, ainsi qu'en pourrait faire foi le feuilleton de la Chambre, et il avait obtenu tous les renseignements désirés et qui devaient servir de base aux observations qu'il a faites. Je suis absolument certain, bien que je ne puisse m'en rapporter qu'à mes souvenirs, que l'honorable député de Wentworth-sud a appuyé son discours sur les renseignements qu'il avait obtenus de l'honrable ministre de l'Agriculture. Evidemment, c'est de ce dernier qu'il a connu tous ces raports thermométriques—il ne pouvait les puiser à autre source—, qui ont formé la base même de l'attaque qu'il a faite contre la politique du Gouvernement sur cette question. Je me souviens parfaitement bien que l'honorable ministre de l'Agriculture se trouvait absent de la Chambre un jour où M. Smith avait prononcé un discours très puissant sur cette matière ; nous avons tous regretté vivement cette absence, car nous aurions aimé que l'honorable ministre entendît les arguments et les faits invoqués par M. Smith, et y répondit.

L'honorable miniustre a dit qu'il y a deux classes de navires. L'honorable ministre des Douanes nous laisse entendre que seul le ministère du Commerce a autorité sur les compagnies de paquebots qui reçoivent des subventions du gouvernement. Si je ne me trompe, d'autres compagnies non subventionnées ont reçu du ministère de l'Agriculture une aide qui leur a permis d'installer dans leurs navires des compartiments frigorifiques. Elles ont donc reçu de l'argent de l'Etat ; elles sont donc responsables à la Chambre de l'accomplissement de tout contrat passé entre elles et le ministère de l'Agriculture.

Je regrette que l'honorable ministre ait laissé planer du louche sur l'attitude de M. Smith, alors que ce dernier ne fait plus partie de la Chambre; mais je crois qu'après réflexion, il comprendra que si M. Smith s'est trompé, c'est parce qu'il s'est servi des renseignements qu'il avait obtenus du ministre de l'Agriculture lui-même.

M. FISHER : Il me semble que mon honorable ami se montre bien injuste à mon endroit. Je n'aurais pas fait allusion aux observations de M. Smith, si l'honorable député ne les avait pas citées. Je n'ai voulu rien dire contre M. Smith pendant son absence, bien qu'il ne se soit pas gêné d'attaquer mon ministère, au moment où j'étais absent l'année dernière.

M. HENDERSON : Cela ne dépendait pas de lui.

M. FISHER : Peut-être, mais j'ai souvent assisté aux séances de la Chambre, et il n'a pas osé parler comme il l'a fait en mon absence. Il a dit qu'il appuyait ses déclarations sur des rapports de mon ministère. Sans doute, mais il n'a pas indiqué la portée complète de ces statistiques ; il a, au contraire, mentionné des chiffres qu'on ne trouvent pas dans ces dernières, et c'est pourquoi il n'a pas dit toute la vérité dans cette affaire. Je suis prêt à déposer toutes ces statistiques sur le bureau de la Chambre et à soumettre à celle-ci toute la question, comme je l'ai soumise au peuple, l'année dernière.

M. R. L. BORDEN : Quand M. Smith a-t-il fait les observations dont il est maintenant question ?

M. FISHER : Lorsque j'étais à Winnipeg, l'été dernier.

M. R. L. BORDEN : Je veux connaître la date.

M. FISHER : Je ne puis l'indiquer.

M. R. L. BORDEN : A quelle date l'honorable ministre se trouvait-il à Winnipeg?

M. FISHER : Je n'ai pas consulté mes notes à ce sujet.

M. BORDEN : Combien de temps avant la fin de la session M. Smith a-t-il fait cette déclaration ?

M. FISHER : Bien peu de temps avant la fin de la session.

M. BORDEN : Que veut dire l'honorable ministre par les mots " bien peu de temps" ?

M. FISHER : J'entends une couple de semaines.

M. INGRAM : Je voudrais faire remarquer à l'honorable ministre de l'Agriculture qu'il était présent ici, lorsque M. Smith a fait ces déclarations à la Chambre, et il n'a pas contredit les chiffres cités par M. Smith dans cette circonstance. Ce dernier s'est plaint de ce que le contrat en question ne contenait pas certaines stipulations qu'on aurait dû y trouver, dans l'intérêt des expéditeurs de produits devant être transportés dans des compartiments froids. M. Smith ajoutait que les épreuves exigées par le ministère se faisaient au commencement de la traversée, mais qu'on ne les continuait pas jusqu'à la fin. Je suis surpris d'entendre l'honorable ministre dire qu'il n'a pas eu l'occasion de répondre à ces allégations.

M. PATERSON : C'est une question qui relève du ministère de l'Agriculture.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre de l'Agriculture a fait une remarque de nature à jeter du blâme sur un honorable membre de la gauche, et je ne crois pas que l'opposition laisse passer cela, sans que cette question soit réglée. Jamais on n'a accusé l'honorable député de Wentworth d'avoir fait une déclaration inexacte en cette Chambre ou ailleurs. Je regrette d'avoir à constater que nous ne pouvons en dire autant de tous ceux qui sont concernés dans cette affaire.

M. PATERSON : J'ai beaucoup d'item à faire adopter, et comme ce crédit semble à tous raisonnable, pourquoi ne pas continuer l'examen de mon budget ? La question discutée maintenant reviendra sur le tapis plus tard.

M. R. L. BORDEN : Il me semble que l'honorable ministre de l'Agriculture en a dit trop ou trop peu.

M. PATERSON : Cette question reviendra sur le tapis plus tard; elle ne se rapporte pas à ce crédit.

M. R. L. BORDEN : Il vaut mieux la régler dès maintenant.

M. PATERSON : Je ne pourrais continuer à vous soumettre mes prévisions budgétaires.

M. BORDEN : La faute en est au collègue de l'honorable qui mêle à la discussion des questions qui ne s'y rapportent pas.

M. PATERSON : Je crois que l'honorable leader de l'opposition reconnaîtra avec moi que pour avancer un peu le travail . . .

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre devra maîtriser son collègue. Il ferait mieux de le renvoyer pendant la discussion du budget du département de mon honorable ami.

M. PATERSON : A mon avis, on l'a forcé à faire ces observations. Cette question viendra de nouveau en discussion.

M. SAM. HUGHES : Qu'il se lève et fasse des excuses.

M. PATERSON : En tant que la ligne Allan est concernée, je crois que la lettre que j'ai lue donnera satisfaction à la Chambre. Je possède d'autres détails que je puis fournir.

M. FOSTER : Toute la difficulté provient de ce que la discussion s'est développée au point que l'honorable ministre de l'Agriculture a fait allusion, bien sévèrement, à un député qui se trouve absent de la Chambre. Les "Débats" et les journaux vont rapporter tout cela ; il semble bien injuste à l'égard de la partie attaquée, de ne pouvoir discuter maintenant toute cette affaire, afin que le public soit mis au courant de la cause, que les "Débats" en donnent un compte rendu complet. Mon honorable ami devra subir les avantages et les désavantages qu'on éprouve d'avoir des collègues. Ces derniers quelquefois nous aident puissamment ; d'autres fois, ils sont un vrai embarras.

M. PATERSON : Plaisanterie à part, mon honorable ami comprendra que si l'on adoptait sa proposition, le comité se trouverait à négliger complètement le sujet qui lui est soumis, pour discuter un item qui reviendra sur le tapis plus tard.

M. FOSTER : Mon honorable ami constatera qu'il doit être question de beurre et de sel de mer dans ce crédit, vu que cette subvention a un double but. Les navires traversent le vaste et profond océan, et ils transporteront le beurre et autres articles d'après certains arrangements ; voilà les deux points principaux de cette seule entreprise.

M. PATERSON : D'accord ; mais on ne prétend pas, je crois, que les paquebots pour le service desquels je demande ce crédit, ne se trouvent pas aménagés suivant les exigences des expéditeurs. S'il en est ainsi, ce crédit devrait être voté, et nous pourrions continuer l'examen des autres item ; l'honorable ministre de l'Agriculture et ses adversaires pourront discuter en temps opportun l'autre question qui a été soulevée.

M. SPROULE : J'ai cru comprendre que nous aurons tout un système de compartiments froids pour le transport des produits périssables. Est-ce bien là ce que nous donneront ces steamers ?

M. PATERSON : Sans doute.

M. SPROULE : Dans ce cas, il est absolument nécesaire que nous sachions quel genre de compartiments frigorifiques ces compagnies intéressées nous donneront, et si le Gouvernement a fait des arrangements convenables. L'honorable ministre de l'Agriculture répond que tout cela a été fait. Il a contredit les déclarations faites par M. Smith qui s'appuyait sur le rapport même du ministre, sur les statistiques thermométriques indiquant le maximum et le minimum de la température dans ces compartiments. Nous sommes convaincus que les déclarations de M. Smith reposaient sur des renseignements authentiques et vrais. Mais, aujourd'hui, le ministre les contredit. En conséquence nous devrions chercher immédiatement qui a raison ou M. Smith ou de l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. PATERSON : Je crois que toute cette discussion est le résultat d'une remarque que j'ai faite. Quand on a parlé de ce que M. Smith avait avancé ici, le sous-ministre venait de m'informer que M. Smith avait cité des faits qui s'étaient passés à bord de navires n'appartenant à aucune compagnie

subventionnée par l'Etat et, dans ce cas, le Gouvernement ne se trouvait plus responsable de ce dont on se plaignait. Cette observation fut la cause de toute cette discussion. Mais, maintenant, il s'agit de la ligne Allan et l'on me permettra peut-être de donner lecture les stipulations concernant le service frigorifique à bord du "Bavarian":

Le compartiment n° 5 (inférieur) qui se trouve entre les ponts, a été séparé par une cloison, placée au centre du navire, et la chambre de tribord ainsi formée a été divisée par une autre cloison—celle-ci en travers du steamer. L'espace en avant de l'écoutille jusqu'à la cloison étanche mesure 5,418 pieds cubes ; on pourrait y maintenir un minimum de température d'environ 20°, tandis qu'on établirait un minimum de température d'environ 32° dans l'espace se trouvant à tribord et mesurant 3,211 pieds cubes, et dans le compartiment se trouvant à babord et qui mesure 8,958 pieds cubes. En outre il y a la partie centrale du compartiment n° 5 (principal) entre les ponts. Cet espace a une capacité de 4,780 pieds cubes et l'on peut y entretenir un minimum de température d'environ 32°. La disposition des tuyaux est aménagée de telle sorte que l'on peut élever ou abaisser la température dans chacun de ces compartiments indépendamment des autres ; on peut même les séparer complètement sous ce rapport. Sa capacité est 22,367 pieds cubes.

J'ai aussi tous les détails pour le "Corinthian", le "Hungarian", l'"Ionian", le "Numidian", l'"Ontarian", le "Pomeranian", le "Pretorian", le "Sardinian", le "Sicilian" et le "Tunisian." Ainsi donc, mon honorable ami pourra voir que tout est ici parfaitement dans l'ordre.

M. SPROULE : Au contraire, je ne suis pas de cet avis. Les renseignements nous manquent, ou du moins nous en avons relativement peu. L'honorable ministre nous parle bien d'un navire, mais il ne nous dit pas quel est l'espace disponible sur les autres navires. Il ne nous parle pas, non plus, de la température des compartiments de ces autres navires. S'il faut s'en rapporter à l'honorable ministre, certains produits ont besoin d'une température de 11° ; cependant il n'y a jamais plus bas que 20°. On ne nous a donné aucun renseignement sur les arrangements conclus avec ces compagnies maritimes, et le ministre ne nous a parlé que de l'espace mis à notre disposition sur un des navires.

M. PATERSON : J'ai cité ce navire comme exemple. Je n'ai pas parlé d'une température de 11°.

M. SPROULE : C'est moi qui en ai parlé, et c'est précisément là pourquoi je dis que l'honorable ministre n'a pas pris toutes les précautions nécessaires. Le ministre de l'Agriculture nous a dit que le beurre se conservait mieux à une température de 11° qu'à une température de 20° ou 30°.

Mais le ministre du Commerce a aussi déclaré que dans quelques-uns de ces compartiments la température était tenu à 30°, et dans d'autres à 20°. N'y a-t-il donc aucun degré de température spécifié dans le contrat? Dans l'affirmation, quel est ce degré de température, en tenant compte des divers compartiments ? Quels sont les arrangements, pour les thermographes ? Combien y a-t-il de ces thermographes ? Ces instruments sont-ils à enregistrement automatique Doit-il y en avoir un dans chaque compartiment ? Chaque fois que la chose est possible, on devrait tenir un registre de la température de chaque jour durant un voyage. Et quand on sait à quel degré de température doivent être gardés les fruits et autres produits périssables, c'est assurément le devoir du Gouvernement d'insister, dans les contrats, pour que la température de chaque jour puisse être relevée sur les thermographes. Si l'on agissait ainsi, nous saurions exactement à quoi nous en tenir au sujet des dispositions prises par le Gouvernement pour que nos produits puissent être transportés en Europe en excellent état.

M. R. L. BORDEN : Je vois, par les Débats, que l'honorable député de Wentworth (M. E. D. Smith) a fait, le 29 juillet dernier, certaines remarques qui diffèrent de celles de l'honorable ministre de l'Agriculture.

M. FISHER : J'aurais besoin, avant de répondre, de consulter les Débats. M. Smith est revenu à plusieurs reprises sur ce sujet ; mais il s'agit ici, je crois, de certaines citations de relevés thermographiques. Dans la suite, j'eus moi-même l'occasion d'étudier ces relevés thrmographiques et de les comparer avec ceux dont nous avait parlé M. Smith, et j'ai pu alors constater qu'il n'avait tenu aucun compte du fait que, sur certains navires, il y avait plusieurs relevés thermographiques.

M. SAM. HUGHES : Mon honorable ami devrait nous donner lecture de l'exposé de M. Smith.

M. FISHER : Cela m'est impossible dans le moment, et je ne puis que parler d'une manière générale.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami ferait alors mieux d'attendre qu'il ait tous ces renseignements par devers lui. Le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) a répondu en cette occasion à M. Smith, et je ne vois pas qu'on ait alors demandé, pour cette réponse, d'attendre que le ministre de l'Agriculture fût présent, bien que mon honorable ami semble croire qu'il est regrettable que ce soit le ministre du Commerce, et non lui-même, qui ait alors pris la défense du Gouvernement. Quoi qu'il en soit, je ne vois pas que mon honorable ami était présent, le 1er août, pour répondre aux questions posées, et il a eu ensuite, jusqu'à la fin de la session, tout le temps voulu pour faire, en la présence de M. Smith, les observations qu'il a jugées à propos de nous présenter en son absence. Il aurait été infiniment préférable que l'honorable ministre

n'eût pas attendu si longtemps pour nous faire ces observations, d'autant plus que celles-ci comportent un blâme à l'adresse de M. Smith.

M. FISHER : Je n'aurais pas soufflé mot de tout cela, si on n'avait pas remis sur le tapis ce que M. Smith a pu dire.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami aurait pu tout aussi bien prendre la défense du Gouvernement sans blâmer M. Smith comme il l'a fait. Ses paroles ont certainement laissé percer trop de rancune.

M. HENDERSON : M. Smith a obtenu ces relevés thermographiques du ministre de l'Agriculture, en posant à ce dernier cer taines questions ici même en cette Chambre, et c'est là ce qui lui a servi à faire son exposé. Si cet exposé pèche par certains côtés, ce doit être parce que le ministre avait fourni à M. Smith des renseignements inexacts. Je soutiens donc que M. Smith était parfaitement justifiable d'utiliser comme il l'a fait les renseeignements puisés dans le rapport du ministre de l'Agriculture ainsi que ceux qui lui avaient été donnés en réponse aux questions posées en cette Chambre. Je ne peux pas admettre que M. Smith ait voulu nous communiquer des renseignements qu'il ne croyait pas avoir puisés à une source authentique. Il me faut, ici, appuyer sur tout cela, afin de justifier un ami qui n'est pas avec nous en ce moment. Je considère le discours de M. Smith comme d'un des plus importants qu'il nous ait été donné d'entendre au cours de toutes les sessions de la dernière legislature. Ce discours témoignait d'une connaissance approfondie du sujet traité, c'est-à-dire du transport des produits périssables, et j'irai même jusqu'à dire que bien peu de membres de cette Chambre auraient pu alors traiter ce sujet aussi à fond. J'ai écouté ce discours avec la plus grande attention, j'en ai relu depuis plusieurs parties, et c'est précisément l'exposé auquel on trouve aujourd'hui à redire qui m'avait alors frappé comme offrant le plus de garantie d'exactitude, en ayant égard aux sources où M. Smith avait puisé ses renseignements.

M. FISHER : Je vais en rester là pour le moment, et j'attendrai, pour continuer, que nous en soyons rendus, dans le budget, à la discussion de mes propres crédits.

M. INGRAM : Là où l'honorable ministre de l'Agriculture s'est montré injuste à l'égard de l'honorable député de Wentworth, c'est quand il a dit que M. Smith avait voulu parler de la ventilation de pommes avariées, et non pas de beurre ou de fromage avariés.

Cela n'est pas exact, parce que l'on peut voir, à la page 802 des Débats de l'année dernière que M. Smith avait demandé au ministre de l'Agriculture si l'inspecteur du département avait inspecté les compartiments de certains navires, et s'il y avait dans ces compartiments un système quelconque de ventilation mécanique. Le 11 juillet 1904, il a de nouveau interrogé le ministre au sujet de la ventilation mécanique sur les navires, et le ministre lui a répondu. Le 18 avril, il a aussi posé cette question :

Le ministre de l'Agriculture nous ayant déjà dit que le steamer "Lake Champlain" était muni des appareils Cowe pour la ventilation, je désirerais savoir si le Gouvernement a fait inspecter ces appareils, et s'il s'est assuré qu'ils étaient en bon état et suffisamment puissants pour le transport des produits périssables à chaque traversée en Europe.

Le ministre répondit comme suit :

L'un des inspecteurs de mon département a fait rapport sur chaque traversée de ce navire, partant soit du port de Montréal durant la saison de navigation, ou du port de Saint-Jean (N.-B.), en hiver, et voici ce qu'il dit au sujet de la ventilation.

Le ministre nous donne ensuite le même exposé que celui présenté par M. Smith. Cependant, il vient de nous dire que M. Smith faisait erreur. M. Smith s'est pourtant borné aux seuls renseignements qu'il avait obtenus du ministre, et celui-ci n'est guère justifiable de se plaindre de M. Smith, car chacun sait que personne n'était mieux documenté sur cette question que l'honorable député de Wentworth, sans en excepter même l'honorable ministre.

M. DANIEL : Ces navires sont-ils munis d'appareils de télégraphie sans fil ?

M. PATERSON : Les navires à turbines le sont, et je crois qu'il y en a aussi quelques autres.

M. SPROULE : Nous avons besoin de plus de renseignements que ceux qui nous ont été donnés. Il nous faudrait plus de renseignements sur le contrat, afin que nous puissions savoir . . .

M. PATERSON : C'est précisément le même contrat.

M. SPROULE : Mais on nous a dit que le contrat ne laissait absolument rien à désirer. N'avons-nous pas le droit d'exercer ici notre propre jugement ? Pourquoi nous laisserait-on dans l'ignorance des conditions de ce contrat ? Si parfait qu'on nous assure que soit ce contrat, il semble y avoir là tout de même plusieurs points faibles.

M. R. L. BORDEN : Dans le rapport de la compagnie Allan, on parle des conditions où se trouvent les marchandises mises à bord des steamers de cette compagnie. On nous a dit que le département de l'Agriculture a tout un personnel d'inspecteurs à Montréal, et c'est là aussi ce que nous a assuré l'année dernière le ministre du Commerce (sir Richard Cartwright) en répondant à l'honorable député de Wentworth, M. Smith. Voici ce qu'il a dit alors :

Pour ce qui est du département de l'Agriculture, je constate dans la note que me transmet ce département même, qu'il y a à Montréal

tout un personnel d'inspecteurs chargés de surveiller l'embarquement de nos produits alimentaires et de faire rapport sur les conditions où se trouvent ces produits, soit à l'arrivée à Montréal ou à bord des navires.

Cela étant, il semble pour le moins étrange que le Gouvernement vienne maintenant s'étonner que ces produits aient été mis en compartiments frigorifiques à une température trop élevée. Comment se fait-il que les inspecteurs n'aient pas attiré là-dessus l'attention du Gouvernement ?

M. FISHER : Le Gouvernement savait en grande partie ce qui se passait. Il est malheureusement trop vrai que certains produits, et surtout le beurre, arrivent à Montréal dans un état d'échauffement rendant assez difficile leur mise en compartiments frigorifiques. Nos inspecteurs sont animés du plus grand zèle, et ils font tous les rapports qu'ils doivent faire. J'ai attiré l'attention des marchands de beurre sur ces difficultés, et je leur ai fait voir le tort qu'ils se causaient et qu'ils causaient aussi à tous ceux qui sont engagés dans le commerce des produits alimentaires. Mais nous ne pouvons forcer personne à tenir son beurre à une basse température, et nous ne pouvons pas non plus empêcher que ce beurre soit mis en compartiments frigorifiques. Il peut se faire que nous devions nous arroger ce droit, et il est possible que le Parlement nous donne toute autorité à cet égard. Mais, dans le moment, nous ne pouvons rien faire. J'ai un rapport assez complet des opérations de l'année dernière, ainsi que des opérations de l'année précédente. J'ai attiré à maintes reprises l'attention des principaux intéressés sur ce regrettable état de choses ; mais, je le répète, c'est tout ce que je puis faire et il m'est impossible d'aller plus loin.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il fait quelque chose, à la suite des rapports de ses inspecteurs ?

M. FISHER : J'ai été jusqu'à déclarer aux divers congrès de l'industrie laitière, l'hiver dernier, que s'il n'y avait pas de changement, je demanderais peut-être au Parlement de me donner les pouvoirs nécessaires pour sévir. Je suis heureux de pouvoir vous annoncer qu'il y a eu une certaine amélioration, durant la saison dernière. J'avoue que j'ai hésité à en venir à cette mesure extrême de demander au Parlement de me donner le droit de refuser d'admettre, en compartiments frigorifiques, les produits non conformes à certaines conditions. Cela serait peut-être aller loin.

Les compagnies maritimes elles-mêmes hésiteraient à se prêter à l'exercice d'un pareil droit, parce qu'en certaines saisons il n'y a pas assez de fret pour remplir les compartiments frigorifiques, et elles prennent alors tout ce qu'elles peuvent. C'est là encore une autre difficulté à laquelle il nous faut faire face. Une bonne partie du beurre transporté à Montréal, pour être mis en compartiments frigorifiques, indique quelquefois jusqu'à une température de 50°, ce qui, comme on sait, est absolument inadmissible. Ce beurre, mis en compartiments frigorifiques, ne doit pas seulement être refroidi. C'est là ce qui explique les écarts de température constatés dans les compartiments frigoriques. Il suffit de mettre dans un compartiment frigorifique 200 boîtes de beurre, indiquant une température de 40°, pour que la température du compartiment s'élève immédiatement, et il faudra toute une journée, et même quelquefois deux jours avant que cette température revienne à son état normal. Je le répète, cette question est entourée de beaucoup de difficultés, et à venir jusqu'à présent il m'a été impossible de résoudre complètement ces difficultés.

M. AMES : Le beurre indiquant cette température élevée vient-il d'un peu partout ?

M. FISHER : La plus grande partie n'a fait qu'un court trajet. Le beurre venant de loin est mis en wagons frigorifiques, et se conserve généralement assez frais. Mais il en est souvent autrement pour le beurre venant à Montréal d'une distance d'une centaine de milles, ou moins, bien que les expéditeurs aient tous les wagons frigorifiques qui leur sont nécessaires. La grande difficulté, c'est le trajet de la beurrerie au chemin de fer, sans compter que le beurre reste souvent plusieurs heures aux stations avant d'être mis en wagons frigorifiques. Ces wagons ne peuvent pas refroidir le beurre. Si le beurre est à une bonne température, le wagon frigorifique fera très bien son office, mais il ne pourra pas abaisser la température du beurre à un degré satisfaisant. Les chemins de fer et les compagnies maritimes font valoir avec beaucoup de raison que ce n'est pas leur affaire de refroidir les produits qui leur sont confiés, mais seulement de tenir ces produits à l'état frais. Comme on voit, tout cela ne laisse pas que d'être assez difficile. Nous faisons tout notre possible pour que les intéressés comprennent qu'il y va de leur intérêt de faire comme on leur dit, et cela sans user d'aucun moyen coercitif.

M. AMES : L'honorable ministre s'est-il concerté avec le ministre de la Marine et des Pêcheries, afin d'établir des installations frigorifiques dans les nouveaux hangars qu'on est à ériger à Montréal, et cela surtout pour les produits périssables n'ayant fait qu'un court trajet ?

M. FISHER : Je n'ai encore pris aucune disposition de ce genre. Je vais faire remarquer qu'il ne manque pas, à Montréal, d'établissements frigorifiques appartenant à des particuliers. Les expéditeurs qui envoient des produits à Montréal pour y être transborder sur les navires ont toutes les facilités désirables pour mettre leurs envois en entrepôts frigorifiques, quand il leur

faut attendre plusieurs jours le départ d'un steamer.

M. AMES : Je parlais des produits qui n'ont fait qu'un court trajet.

M. FISHER : C'est là où gît la difficulté. Mais, tout de même, ces produits peuvent être gardés, à Montréal, dans des établissements frigorifiques, à très peu de frais.

M. AMES : Je parle des produits venant de tout près de Montréal, et qui sont envoyés directement au steamer. A-t-on pourvu à la conservation de ces produits dans les nouveaux hangars ?

M. FISHER : Pas que je sache. Personne ne m'a encore fait de représentations à ce sujet. Naturellement, il faudrait s'attendre que les propriétaires d'établissements frigorifiques soulèvent de l'opposition. Mais cette opposition restera infructueuse, si on constate que l'innovation en question puisse avoir du bon. Cette question, du reste, a déjà été mise à l'étude jusqu'à un certain point, bien qu'il n'ait pas encore été question de l'utilisation des hangars pour des fins frigorifiques. En Angleterre, bon nombre de quais sont pourvus de ces installations frigorifiques, et ce que j'en ai vu me porte à croire que nous ferions peut-être bien de suivre ici cet exemple.

M. AMES : Les améliorations considérables qui se poursuivent dans le port de Montréal auront certainement pour résultat d'activer le trafic affluant sur les quais, et le ministre va se trouver probablement dans la nécessité de prendre toutes les dispositions nécessaires pour que ces quais soient pourvus au plus tôt d'installations frigorifiques.

M. SPROULE : Nous avons besoin de plusieurs autres renseignements avant de voter ce crédit. En premier lieu, quelle est la température requise et fournie dans ces compartiments frigorifiques, et quelle est la capacité de ces divers compartiments ? Quel est le degré de température convenable pour le transport des pommes, des poires, du raisin, des tomates, du beurre, du fromage, de la viande et des œufs ?

Le chefs de service du département de l'Agriculture doivent être au courant de tout cela. En second lieu, le contrat stipule-t-il que ces compartiments seront de dimensions suffisantes pour le transport de tous les produits au degré de température voulu ? Quel supplément de dépense ces installations frigorifiques entraînent-elles en outre pour le fret ? Je crois qu'il n'est que juste qu'on nous fournisse ces renseignements, afin que nous puissions savoir si le Gouvernement a pris à cet égard toutes les dispositions nécessaires en accordant ces subventions aux compagnies maritimes.

M. PATERSON : Le contrat stipule expressément que ces compagnies devront fournir des compartiments frigorifiques donnant satisfaction au ministre de l'Agriculture, compartiments qui seront de dimensions suffisantes et tenus aux différents degrés de température voulue. Les navires sont en service, et je suppose que le ministre est parfaitement satisfait de ces installations frigorifiques. Les Allan, à en juger par leur lettre, prouvent qu'ils ont rempli leurs obligations, et que si des plaintes ont pu s'élever. ce n'est pas sur eux qu'il faut en attacher la responsabilité. Il s'agit ici de produits qui leur ont été livrés à un degré de température trop élevée. J'ai devant moi une circulaire d'un des steamers indiquant la capacité cubique de deux compartiments, dont l'un est à une température de 30° et l'autre à 20°. Les expéditeurs savent alors comment distribuer leurs produits. Il n'y a aucun doute que le ministre a pris ici toutes les précautions nécessaires. Je ne crois pas que mon honorable ami lui-même ait entendu formuler des plaintes au sujet du fret proprement dit. Evidemment, nous ne pouvons pas commander les tarifs, et je suppose que ces tarifs sont sujets à des variations.

M. SPROULE : Il y a quelques années, ces tarifs étaient de tant de shillings ou de " cents " au-dessus des tarifs ordinaires pour fret sur navires non pourvu de compartiments frigorifiques.

M. PATERSON : Ces tarifs varient, mais ils sont toujours au-dessus de ceux des navires ordinaires.

M. SPROULE : Il y a ici cette satisfaction, que nous saurons toujours, le cas échéant, où nous devons fixer les responsabilités. En s'en rapportant aux renseignements qui nous ont été fournis, il y aurait ici matière à redire, car le ministre vient de nous déclarer que le contrat stipule que les installations frigorifiques devront être en état de satisfaire le ministre de l'Agriculture. Si ces installations laissent à désirer, alors le ministre de l'Agriculture est sujet à blâme, car il a sur les lieux un inspecteur chargé expressément de voir à ce que les produits soient embarqués en bon état et à ce que les installations frigorifiques soient telles que le veut le contrat.

M. PATERSON : Je suppose que le ministre de l'Agriculture répondra à mon honorable ami quand les crédits de son département seront présentés.

M. HAGGART : Quelle est la vitesse moyenne de ces navires subventionnés?

M. PATERSON : Le " Bavarian " file dix-sept nœuds entre Moville et Rimouski, les traversées s'effectuant en été en six jours, et en hiver en six jours et demi. Le " Tunisian " et le " Bavarian " ne devront pas dépasser sept jours en été, ni sept jours et demi en hiver.

M. HAGGART : Je ne demande pas ce que ces navires feront, mais ce qu'ils ont fait.

M. PATERSON : Ils ne sont pas encore en service.

M. HAGGART : Quelle était la vitesse des navires subventionnés l'année dernière?

M. PATERSON : Le contrat stipulait sept jours et demi en été, et huit jours en hiver. Ces conditions ont été parfaitement observées.

M. R. L. BORDEN : Vous voulez dire que le traité stipule un certain nombre de jours, et non pas un certain nombre de nœuds.

M. PATERSON : Oui.

M. HAGGART : Le ministre du Commerce nous a donné, l'année dernière, la vitesse de chaque navire. Je désirerais être renseigné exactement là-dessus.

M. PATERSON : Je n'ai pas ici ces renseignements.

M. HAGGART : Pourriez-vous me donner cette vitesse, à un nœud ou deux près ? Est-ce douze nœuds ou dix-sept nœuds ? Si je me rappelle bien, il s'agissait plutôt de douze à quatorze nœuds que de dix-sept nœuds.

M. PATERSON : Ces steamers à turbine filent environ dix-sept nœuds. Autant que je puis me rappeler, le "Tunisian" et le "Bavarian" filent en moyenne quatorze nœuds, en effectuant leurs voyages.

M. HAGGART : Quelle est la vitesse des autres ?

M. PATERSON : Un peu moindre ; peut-être dix ou douze.

M. FOSTER : Le ministre pourrait-il faire préparer un relevé des voyages réellement faits, l'an dernier, par chacun de ces navires. Ce que je veux surtout savoir, c'est la vitesse réellement obtenue.

Nous payons $260,000 pour ce qu'on appelle un service rapide ; c'est du moins, le plus rapide que nous ayons, et il n'est pas sans intérêt de savoir quelle est la vitesse de ces navires. Mon collègue m'informe que le ministre a donné l'an dernier un tableau indiquant ces vitesses. On a pu faire un voyage à une vitesse de dix ou douze nœuds, et peut-être treize, mais ce que je veux savoir, ce n'est pas combien de jours le ministre a pris pour faire la traversée, mais le nombre de nœuds que donne ce service.

M. SPROULE : Quelqeus-uns de ces navires sont-ils plus vite que le "Minnie M." ?

L'ORATEUR SUPPLEANT : L'item est-il voté ?

M. FOSTER : Est-il entendu que nous avons le renseignement demandé ?

M. PATERSON : L'honorable député acceptera l'état que je lui soumettrai demain ?

M. FOSTER : Certainement.

M. SPROULE : Jusqu'à quel point les expéditeurs profitent-ils des compartiments froids pour le transport de leurs marchandises ? Quelques-uns ont prétendu—j'ignore si c'est à tort ou à raison—que le tarif pour l'usage de ces compartiments était tellement élevé que plusieurs expéditeurs préfèreraient courir le risque et expédier leurs marchandises de la manière ordinaire et à prix réduit.

M. PATERSON : L'honorable ministre de l'Agriculture me dit que presque toutes les expéditions sont faites dans les compartiments froids.

M. SPROULE : On ne nous a pas encore dit ce que seront les prix supplémentaires, en plus des tarifs mobiles. Cela est-il spécifié dans le contrat ?

M. PATERSON : Nous n'avons rien à faire avec les tarifs.

M. SPROULE : Autrefois, le gouvernement y voyait.

M. PATERSON : Il y était pourvu dans les contrats que j'ai faits lorsque j'ai subventionné des navires pour engager les armateurs à installer des compartiments froids. Mais ces traités sont expirés depuis longtemps et nous n'en avons pas fait d'autres.

M. SPROULE : Le Gouvernement me paraît avoir manqué à son devoir en accordant de fortes subventions à des navires sans faire aucune condition quant aux tarifs.

M. PATERSON : La concurrence se chargera de ce soin.

M. SPROULE : Nous laissons trop de choses à la concurrence, et bien souvent nous ne l'avons pas cette concurrence. Cet état de choses a donné lieu à de nombreuses plaintes. Les tarifs pour l'usage des compartiments froids étaient tellement élevés, que beaucoup d'expéditeurs ont préféré courir le risque de voir leurs produits s'avarier.

M. PATERSON : C'est la concurrence qui règle cela.

M. SPROULE : Ce n'est pas la concurrence. Le ministre qui a préparé ce contrat me paraît avoir manqué d'habileté et de prévoyance en n'imposant pas de conditions de nature à protéger le producteur et l'expéditeur de ces marchandises. Dans l'intérêt de ces producteurs et de ces expéditeurs, on aurait dû prendre certaines précautions, car autrement, ils seront à la merci des armateurs qui transporteront leurs produits.

M. PATERSON : Je signalerai ce point à l'attention du ministre concerné.

M. FOSTER : Quel moyen a-t-on de constater si chacun de ces navires maintient la température au point voulu, durant tout le voyage, dans ces compartiments ? Avez-vous un inspecteur sur chaque navire ?

M. FISHER : Chaque compartiment est généralement muni de deux thermographes automatiques.

M. FOSTER : On les installe dans les compartiments au départ et on en fait la visite à l'arrivée ?

M. FISHER : Oui ; un de nos fonctionnaires les ferme à chef à Montréal, et un autre fonctionnaire les ouvre à Liverpool et nous les renvoie.

M. FOSTER : Il n'y a pas de danger que personne n'y touche pendant la traversée ?

M. FISHER : Non.

M. SPROULE : Alors vos fonctionnaires ont dû se montrer très négligents l'an dernier, car on nous dit qu'il n'y avait que quelques-uns de ces instruments sur chaque navire, et non deux dans chaque compartiment.

M. FISHER: Sans vouloir préciser, je puis dire que nous avons environ cent trente de ces thermographes. Dans les circonstances ordinaires ils répondent à tous nos besoins ; mais l'an dernier, beaucoup de navires ont installé des compartiments froids. Nous n'avons été averti de ces changements que tard dans la saison, et ces thermographes doivent être commandés au moins quatre mois à l'avance. Ils ne sont faits que sur commande, et l'an dernier nous n'en avions pas suffisamment pour en mettre dans tous les compartiments froids et les entrepôts frigorifiques. Mais nous avons utilisé le mieux possible tous ceux que nous avions à notre disposition. Je ne crois pas me tromper en disant qu'au moins 80 sur 100 des compartiments de tous les navires qui sont partis de Montréal étaient munis de thermographes.

M. SPROULE : Je trouve que c'est une manière négligeante de faire les affaires. Puisqu'il s'agit de faire un nouveau contrat, le ministre veillera-t-il à ce qu'il y ait un nombre suffisant de thermographes ?

M. FISHER : J'en ai commandé d'autres.

M. SPROULE : Le ministre doit savoir au juste le nombre de compartiments que contiennent ces navires.

M. FISHER : Je ne sais pas, à l'heure qu'il est, combien de navires viendront à Montréal, au printemps, ayant des compartiments froids ou des installations frigorifiques à bord.

M. SPROULE : Le ministre sait combien de navires toucheront la subvention ?

M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Alors, il doit savoir dans combien de compartiments il devra installer des thermographes.

M. FISHER : Mon honorable ami veut être certain qu'il y en aura dans tous les compartiments de tous les navires subventionnés.

M. HENDERSON : Le ministre en fera-t-il installer sur le pont pour enregistrer la température extérieure pendant la traversée.

M. FISHER : Nous n'avons pas encore fait cela.

M. HENDERSON : Cela n'est-il pas essentiel ?

M. FISHER : Les fonctionnaires chargés de cette question ne l'ont pas cru. Je sais que ce point a déjà été soulevé par M. Smith et qu'il a été discuté, mais nous avons pensé que cela n'aurait guère d'utilité ; les variations de la température, sur le pont, sont tellement considérables, que l'instrument les indiquerait à peine.

M. HENDERSON : Les fonctionnaires de l'honorable ministre me font l'effet d'être en arrière de leur temps.

M. SPROULE : Les traités passés avec ces armateurs contiendront-ils des dispositions relatives aux prix du fret ?

M. PATERSON : Non.

M. SPROULE : Les tarifs devraient être publiés d'avance, afin que les expéditeurs sachent ce qu'ils auront à payer pour l'usage de ces compartiments.

M. PATERSON : Les contrats sont faits et il n'y est pas question de cela. La réglementation des prix est laissé à la concurrence.

M. SPROULE : Le ministre n'a pas fait preuve de capacité commerciale.

M. PATERSON : Nous ne pouvons pas fixer les prix des produits.

M. SPROULE : La question est-elle si peu importante qu'elle ne mérite pas que le Gouvernement s'en occupe ? Il y a quelques années, il était stipulé dans le contrat qu'il faudrait payer tel fret supplémentaire pour l'usage de ces compartiments froids, et alors les expéditeurs savaient s'il y aurait un avantage à s'en servir ou non. Plusieurs nous disent qu'ils ont préféré ne pas s'en servir, parce que les prix étaient trop élevés.

Le traité passé par l'ancien Gouvernement ou peut-être par le Gouvernement actuel est expiré et n'a pas été renouvelé. La guerre sud-africaine est survenue et les prix ont augmenté. Les propriétaires de navires qui craignent ne pas avoir de cargaisons à ces prix, n'ont pas aménagé leur navires assez tôt, et nous avons ainsi perdu une année. Le Gouvernement a-t-il pris des mesures pour fixer ces prix, afin que les expéditeurs sachent à quoi s'en tenir ? S'il ne l'a pas fait, il a manqué à son devoir et mérite d'être blâmé. Il n'y a plus de guerre dans l'Afrique du Sud, et le Gouvernement aurait dû insérer une stipulation dans le traité relativement au prix du fret, et de cette manière, ceux qui veulent uti-

liser les compartiments froids sauraient qu'ils ont tant de schelins, de dollars ou de cents à payer en plus du fret ordinaire.

M. PATERSON : Je signalerai ces remarques à l'honorable ministre.

M. R. L. BORDEN : L'an dernier, de même qu'en plusieurs autres occasions antérieures, il a été question ici de tarifs particuliers au détriment des expéditeurs canadiens. On a prétendu, à tort ou à raison, que sur certains navires—non pas ceux de la ligne Allan—on accordait aux expéditeurs des Etats-Unis des tarifs moins élevés que ceux qu'on exigeait des expéditeurs canadiens, pour des distances égales. C'est-à-dire que de Chicago, par exemple, un expéditeur peut obtenir sur quelques-uns de ces navires subventionnés des tarifs moins élevés que d'une ville canadienne située à la même distance, dans l'Ouest. A la suite de ces plaintes, dans quelques-uns des contrats, il a été stipulé que les navires subventionnés ne pourraient pas accorder ainsi des tarifs particuliers au détriment des expéditeurs canadiens. Cette question a été discutée l'an dernier, et pendant la session précédente, et je crois me rappeler que l'existence de ces griefs a été virtuellement admise des deux côtés de la Chambre.

Il est vrai que, dans une circonstance au moins, le ministre du Commerce a expliqué qu'à Chicago, ces lignes de paquebots avaient à subir la concurrence des lignes de paquebots de New-York, et que Chicago a avec New-York des communications par chemins de fer aussi bonnes qu'avec Montréal ou Saint-Jean. On a expliqué que ces conditions obligeaient en quelque sorte ces propriétaires de navires à abaisser leurs tarifs là où la concurrence les y forçait. Le ministre du Commerce, l'an dernier, a promis de nous fournir des renseignements plus complets sur ce point, et je n'ai aucun doute que la question a été étudiée par l'honorable ministre qui est chargé de faire voter ces crédits. J'aimerais à savoir s'il n'a pas obtenu certaines informations qu'il pourrait communiquer à la Chambre. Peut-il nous dire aussi s'il a reçu à ce sujet des plaintes des expéditeurs. Je crois qu'on nous a dit l'an dernier qu'il n'y avait eu, de ce chef, aucune plainte contre la ligne dont nous nous occupons en ce moment.

M. PATERSON : Je me rappelle qu'il y a deux ou trois ans, à propos d'une question, quelqu'un m'a écrit de Saint-Jean, se plaignant de ce qu'une ligne subventionnée —je ne suis pas bien certain du nom et je ne le mentionne pas—acceptait un prix de fret moins élevé de Boston que de Saint-Jean, bien que les navires fussent subventionnés par le gouvernement canadien, pour partir de Saint-Jean. J'avais compris, dans le temps, que les marchandises arrivaient à Saint-Jean d'où on les expédiait à Boston, et que malgré ce trajet supplémentaire, le fret était moins élevé à Boston. Le cas me parut assez grave, et je le signalai au ministre du Commerce qui s'occupa immédiatement de se renseigner pour savoir si cette plainte était fondée ou non.

Cela n'est peut-être pas bien important, mais le sous-ministre me dit que la difficulté a été provoquée, comme vient de l'expliquer l'honorable chef de l'opposition, par un des grands établissements de Chicago, pour l'expédition de la viande. Cet établissement était en état de faire des arrangements avec tous les navires en partance, et de leur livrer de fortes consignations.

Vu l'importance de ces consignations, et pour s'assurer une source constante de fret, les compagnies maritimes firent à cet établissement de Chicago des concessions qu'elles ne pouvaient pas étendre à d'autres expéditeurs, qui n'avaient pas de consignations aussi considérables et aussi régulières à offrir. Le ministre de l'Agriculture me fait de plus observer que cet établissement de Chicago n'utilisait pas les compartiments froids préparés par nous, mais des compartiments frigorifiques spéciaux. Sans ces arrangements, les navires auraient probablement été obligés de partir avec des demi-cargaisons. Je crois aussi qu'un navire avec une cargaison complète peut offrir aux expéditeurs canadiens des prix de fret plus avantageux qu'avec une cargaison incomplète.

M. R. L. BORDEN : Nous avons admis franchement que le Gouvernement est obligé de tenir compte de certaines considérations de cette nature ; mais d'un autre côté ne trouve-t-on pas anormal que des expéditeurs canadiens soient obligés de payer à des navires subventionnés par le Canada un fret plus élevé que les expéditeurs américains paient à ces mêmes navires?

M. PATERSON : Je ne sais pas s'il y a eu des plaintes au sujet de quelques-unes des lignes subventionnées ; on me dit qu'il n'y en a pas eu au sujet de la ligne Allan.

M. R. L. BORDEN : L'an dernier, l'honorable ministre du Commerce a admis qu'il y avait eu des plaintes, et il a trouvé des arguments assez plausibles pour justifier les compagnies. Il a prétendu qu'elles ne pouvaient pas obtenir de cargaison sans accorder des prix réduits, et que ces concessions étant faites *via* New-York, elles ne constituent pas une injustice envers l'expéditeur canadien, que, au contraire, elles aidaient les compagnies à maintenir le service canadien. C'est le raisonnement que font les propriétaires de navires. A notre point de vue, la question se pose ainsi : Nous payons de fortes subventions à ces navires et il paraît anormal, comme je l'ai dit, que nos expéditeurs aient à payer des taux de fret plus élevés que les expéditeurs des Etats-Unis.

M. PATERSON : C'est à peu près comme pour le fret local et celui d'entier parcours sur les chemins de fer.

M. SPROULE : Le Gouvernement a-t-il fait quelques démarches, depuis un an, pour encourager le commerce des viandes congelées ?

M. FISHER : Non.

M. SAM. HUGHES : Pendant deux ou trois sessions successives le ministre du Commerce a promis de communiquer à la Chambre un état indiquant les tarifs locaux et aussi les tarifs généraux, par chemin de fer, pour atteindre les ports canadiens, ainsi que les tarifs depuis les villes canadiennes de l'intérieur jusqu'aux marchés étrangers, de même que les tarifs entre les villes américaines de l'Ouest et ces mêmes marchés étrangers. Je n'ai jamais eu connaissance que cet état ait été déposé. La question ne relève peut-être pas du ministre des Douanes, mais puisque nous sommes à discuter cette question des subventions aux paquebots, il devrait étudier la question en homme pratique. S'il est constaté que le transport par nos chemins de fer et nos lignes subventionnées doit être réglé de manière à faire une concession pour les marchandises de l'Ouest, il devrait, dans tous les cas, tenir la main à ce que les taux pour le petit parcours, entre deux points au Canada, ne soient jamais plus élevés que pour le long parcours. L'honorable ministre n'ignore pas plus que nous que les tarifs entre Liverpool et les villes canadiennes.

M. PATERSON : Proportionnellement.

M. SAM. HUGHES : Non ; effectivement. On paie moins cher, par exemple, pour expédier des marchandises de Belgique à une ville située à l'ouest des Grands lacs, que pour les expédier dans une ville canadienne. Il devrait insister auprès de son collègue, le ministre du Commerce qui est le ministre concerné, pour que celui-ci prenne les mesures nécesasires pour que dans aucun cas, le tarif de gare à gare puisse excéder le tarif d'entier parcours.

M. PATERSON : Voudriez-vous que cette stipulation fût mise dans le traité ?

M. SAM. HUGHES : Je voudrais qu'en accordant une subvention, le Gouvernement mît comme condition, que les taux de fret, pour une ville du Canada, ne devront jamais excéder les taux d'entier parcours. Je n'exige pas qu'ils soient plus bas, mais ils ne devraient pas être plus élevés.

M. W. F. MACLEAN : J'espère que les déclarations que vient de faire l'honorable député l'engageront à me donner son concours pour amener les lignes américaines à accorder aux expéditeurs canadiens les mêmes tarifs qu'aux expéditeurs américains.

M. SAM. HUGHES : Nous n'exerçons aucune autorité sur les lignes américaines.

M. DANIEL : Au cours de la dernière session, le ministre du Commerce s'est fait voter des crédits supplémentaires pour venir en aide à la navigation, plus particulièrement du Saint-Laurent. Il a parlé d'appareils qu'on installe à bord des navires et qui donne l'alarme quand le navire est à proximité d'une batture, d'un rocher, etc. Il s'agissait, je crois, d'un système téléphonique sous l'eau. J'aimerais à savoir si quelque chose a été fait dans ce sens, à bord de ces navires subventionnés. La question est très importante pour les navires qui remontent le Saint-Laurent jusqu'à Québec et Montréal, en été.

M. PATERSON : Je ne me crois pas autorisé à dire que le ministre a conclu des arrangements à ce sujet, mais je prends sur moi de déclarer que la question a été sérieusement mise à l'étude et que des pourparlers sont engagés à ce propos.

M. HAGGART : J'ai compris que le ministre a dit que la compagnie Allan avait rempli toutes les conditions de son contrat. Cette compagnie n'a manqué à aucune de ses obligations ?

M. PATERSON : Je ne crois pas.

M. HAGGART : Je voudrais savoir si la compagnie a rempli toutes les conditions du contrat, ou si, dans la négative, les amendes stipulées ont été imposées.

M. PATERSON : Aucune déduction n'a été faite, et par conséquent aucune amende n'a été encourue.

M. HAGGART : Pas nécessairement. Une amende peut être encourue, sans être imposée, et cela ne prouverait pas que toutes les conditions ont été remplies. Je voudrais savoir si elles l'ont été ou non.

M. PATERSON : On m'assure, comme je m'y attendais du reste, que la règle invariable, dans les bureaux du ministère, est de faire les déductions, s'il y en a à faire, au moment de donner le chèque. Il n'y a pas eu de déductions et par conséquent, la subvention a dû être gagnée intégralement.

M. HAGGART : Le ministre peut-il dire si tous les voyages ont été accomplis en conformité du contrat ?

M. PATERSON : Oui, et ils ont été payés.

M. HAGGART : Dans ce cas, les choses ne se sont pas passées cette année comme l'an dernier, à en juger par les déclarations faites alors par le ministre.

M. PATERSON : J'ignore ce qui a été dit l'an dernier. Je ne fais que rapporter les renseignements que me fournit le sous-ministre.

M. GANONG : A la page 62 le ministre verra un crédit de $70,000 pour le posage de signaux sous-marins.

M. PATERSON : Je suppose que c'est à cela que l'honorable député de Saint-Jean a voulu faire allusion.

M. BERGERON : J'aurais quelques renseignements à demander au ministre. Où

en sommes-nous sur la question d'un service rapide. Quand j'ai quitté le Parlement nous en étions aux " goulots de bouteilles ". Où sommes-nous rendus, maintenant ? Les communications entre l'Angleterre et le Canada ont-elles été améliorées ?

M. PATERSON : Beaucoup. Au printemps nous aurons deux navires à turbines de dix-sept nœuds. Ils feront la traversée en six jours en été et six jours et demi en hiver.

M. BERGERON : Quelles compagnies subventionnerons-nous pour le transport du courrier entre le Canada et l'Angleterre ?

M. PATERSON : La ligne Allan.

M. BERGERON : Quelle est le chiffre de la subvention ?

M. PATERSON : £2,000 pour chaque voyage, aller et retour, entre Liverpool et Québec, ou Liverpool et Saint-Jean, par les navires de dix-sept nœuds; £1,000 pour chaque voyage semblable, par le " Bavarian " et le " Tunisian " ; £500 par voyage aller et retour, par le " Parisian " ; l' " Ionian ", le " Sicilian " et le " Prétorian ", quand ils voyagent entre Liverpool et Québec ; £750 pour chaque voyage, aller et retour, par le " Parisian ", l' " Ionian ", le " Sicilian " et le " Prétorian ", entre Liverpool et Saint-Jean. Il y a une déduction de 1 p. 100 pour chaque heure de retard.

M. BERGERON : Ce contrat a-t-il été conclu après demande de soumissions aux autres compagnies ?

M. PATERSON : Ce contrat a été passé le 7 novembre 1903.

M. BERGERON : A-t-on demandé des soumissions aux autres compagnies faisant le service entre le Canada et l'Angleterre ?

M. PATERSON : Je ne saurais le dire ?

M. BERGERON : Quelle proportion du courrier est transportée par les navires canadiens et quelle proportion est expédiée par la route des Etats-Unis ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : J'ai donné tous ces renseignements à la fin de la dernière session, en réponse à une interpellation de l'honorable député de Toronto-centre.

M. BERGERON : Je considère que dans cette affaire nous dépensons des sommes considérables pour lesquelles nous ne recevons pas d'avantages correspondants. Il y a sept ou huit ans, le Gouvernement qui a précédé celui-ci avait conclu des arrangements pour l'établissement d'une ligne rapide qui aurait transporté, non seulement notre propre courrier. mais probablement aussi une bonne partie du courrier américain de l'Ouest. Le Gouvernement actuel n'a pas maintenu ces arrangements. Depuis cette époque il a toujours laissé entendre qu'il s'occupait de la création d'une ligne rapide, mais il n'y a encore rien de fait.

Nous payons $260,000 par année, et peut-être plus, pour faire transporter notre courrier par une ligne lente, car dans les conditions actuelles, des navires de quatorze ou quinze nœuds sont des navires lents. Je connais des hommes d'affaires, à Montréal, qui, à l'heure qu'il est, expédient leur courrier par les lignes américaines, au lieu de se servir des lignes canadiennes.

Cela n'a pas sa raison d'être. Avec un Gouvernement de progrès comme nous en avons eu, dans un temps d'abondance comme celui que nous traversons, avec un budget annuel de $65,000,000, au lieu de $35,000,000 ou $40,000,000 qu'il était il y a huit ou neuf ans, il n'y a pas de raison, dis-je, pour que nous n'ayons pas une ligne canadienne en état de transporter entre le Canada et l'Angleterre, non seulement le courrier du Canada, mais aussi une bonne partie du courrier des états de l'ouest.

La faute en est au Gouvernement du jour, si nous n'avons pas encore de ligne rapide et si nous sommes obligés de retarder le vote de ces crédits par nos critiques. Je vois le directeur général des Postes feuilleter les " Débats " de l'an dernier, mais je voudrais quelque chose de plus récent. Je voudrais savoir ce qui a eu lieu depuis.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne puis pas, dans le moment, donner le poids des objets de correspondance transportés depuis ma réponse, au mois de juillet dernier, mais je me ferai un plaisir de me procurer ce renseignement et de le communiquer à l'honorable député.

M. BERGERON : Ce que je désire savoir, c'est la proportion d'objets de correspondance transportés respectivement par les navires canadiens et les navires américains.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ferai préparé un relevé et je le déposerai mardi ou mercredi prochain.

SAM. HUGHES : Quels arrangements a-t-on fait avec ces navires pour le service d'hiver? L'an dernier on a introduit certains changements dans le programme quant à Saint-Jean et Halifax.

M. PATERSON : En hiver, ils arrêtent à Halifax en allant à Saint-Jean.

M. SAM. HUGHES: Quelle règle suit-on pour le départ de tous ces navires subventionnés en hiver.

M. PATERSON: Je fournirai ce renseignement lorsque nous discuterons le crédit suivant.

M. FOWLER : L'an dernier, à la suite des changements apportés au contrat, quelques-uns des voyages à Saint-Jean ont été supprimés. Les a-t-on rétablis?

M. PATERSON : Je ne suis pas informé qu'ils aient été suprimés. Voici le contrat.

M. DANIEL : Sur ce point je suis peut-être en état de fournir quelques renseignements au ministre et à l'honorable député. Aucun changement n'a été apporté au contrat ; mais, en réalité, les navires de la ligne Allan n'ont pas fait escale à Saint-Jean, à plusieurs voyages. L'agent de la compagnie donnait pour excuse qu'il était trop difficile de se procurer des cargaisons à Saint-Jean et que la compagnie espérait faire mieux en allant à Halifax. J'ai soulevé cette question, au cours de la dernière session. On se rappelle peut-être que l'honorable député d'Annapolis (M. Wade) a alors expliqué que la compagnie obtint à Halifax à peine assez de chargement pour lester suffisamment ses navires afin de les mettre en état de tenir la mer ; de sorte que cette tentative fut loin d'être couronnée de succès. Cette année, les navires arrêtent à Saint-Jean. Ils font toujours escale à Halifax et y laissent le courrier et généralement aussi les passagers, surtout ceux de la première classe. Les immigrants sont quelquefois amenés à Saint-Jean. C'est ainsi que le contrat est exécuté cette année. Les navires font escale à Halifax, en allant et en revenant, y laissent le courrier et les passagers et finissent leur voyage à Saint-Jean où ils prennent leurs cargaisons.

M. FOWLER : Cela est exact, mais on me dit que la compagnie est autorisée par le Gouvernement à agir ainsi.

M. PATERSON : Le contrat actuel est en vigueur depuis le mois d'avril dernier, et on m'informe que depuis cette date les navires arrêtent toujours aux deux endroits.

M. SAM. HUGHES : N'a-t-on pas accordé une subvention à une autre compagnie pour le transport du courrier?

M. PATERSON : Je vois que l'item suivant se rapporte au service entre Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool ; je propose que l'on passe à l'item 189 :

Subventions postales et maritimes—service de bateaux à vapeur et maritimes—service de bateaux à vapeur entre le Canada et le Mexique, $50,000.

M. PATERSON : Le mémoire que j'ai ici dit que des pourparlers sont entamés pour l'établissement de cette ligne et qu'une déclaration officielle sera probablement faite à ce sujet, avant la fin de la session. C'est le directeur général des Postes qui a conduit les négociations et je suppose qu'il est en état de fournir tous les renseignements que la Chambre peut désirer.

Sir WILLIAM MULOCK : Le gouvernement du Mexique s'est entendu avec le gouvernement du Canada pour subventionner un service de bateaux à vapeurs entre les deux pays, sur l'Atlantique et sur le Pacifique. Le printemps dernier, le Mexique décida de donner $50,000, le Canada devant en faire autant. On espérait, à l'aide de cette subvention, obtenir un service sur les deux océans. Mais après avoir demandé des soumissions on constata que cette somme suffirait à peine à maintenir un seul service.

M. FOSTER : Un service mensuel?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui. Au mois de décembre dernier, j'ai repris les négociations avec le gouvernement mexicain et il consentit à accorder une autre somme de $50,000, à la condition que le Canada en fit autant. Cela équivaudrait à une subvention totale de $200,000, de la part des deux gouvernements, et nous aurions ainsi deux services, si nous pouvons nous les procurer à ce prix. J'ai peine à croire, cependant, que le ministre du Commerce réussisse à assurer un service sur l'Atlantique avec le crédit demandé ici. Le gouvernement mexicain ne veut pas donner plus qu'une subvention supplémentaire de $50,000, soit $100,000 en tout. Il est probable que le budget supplémentaire contiendra une autre demande de crédit. La somme que nous demandons en ce moment ne nous assurera qu'un seul service. Je crois que les soumissions reçues font voir que le service sur le Pacifique coûtera environ $100,000—je ne me rappelle pas le chiffre exact.

M. FOSTER : Lequel coûtera plus cher ?

Sir WILLIAM MULOCK : Celui de l'Atlantique.

M. BERGERON : Quelles sont les lignes qui existent actuellement ?

Sir WILLIAM MULOCK : Entre le Canada et le Mexique, il n'y en a pas.

M. BERGERON : Entre les Etats-Unis et le Mexique ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il en existe une, mais j'ai oublié le nom.

M. SAM. HUGHES : Cette subvention sera-t-elle donnée à des navires anglais, des navires américains, ou à des navires mexicains ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous devions demander des soumissions et les navires devaient porter le pavillon anglais. Le Mexique n'a pas de navires naviguant sous son pavillon.

M. SAM. HUGHES : Permettez. Il en a.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est le président du Mexique qui me l'a dit, et il doit le savoir.

M. BERGERON : Comment est transporté le courrier entre le Mexique et le Canada ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il passe par les Etats-Unis.

M. BERGERON : Quel est le mouvement postal entre les deux pays ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il n'existe aucune statistique pour nous renseigner sur

ce point. D'ailleurs ce n'est pas une affaire postale.

M. GANONG : Quels seraient les ports d'attache au Canada et au Mexique ?

Sir WILLIAM MULOCK : En été les navires partiraient de Montréal, et en hiver d'un port des provinces maritimes. Ils feraient escale à un endroit appelé Progresso, le port du Yucatan, une province du Mexique. Le Yucatan produit de grandes quantités d'agavé, qu'on mélange au chanvre de Manille, pour la fabrication de la ficelle d'engerbage. Nous pourrions importer de grandes quantités de ce produit que, actuellement, nous achetons en grande partie sur le marché de New-York. Les navires feraient ensuite du cabotage et arrêteraient à Coatzacoalcos, dont on se propose de faire le port sur le golfe du chemin de fer de Tehuantepec qui traverse la péninsule depuis le golfe du Mexique, jusqu'au Pacifique. Actuellement, le seul port dont on pourrait se servir est Vera-Cruz, mais il est à une assez grande distance, et le gouvernement mexicain est à en construire un à Coatzacoalcos. Un chemin de fer de 196 milles, traversera la péninsule jusqu'à Salina-Cruz, un port de l'océan Pacifique où le gouvernement mexicain est à faire exécuter des améliorations considérables. Les travaux sont déjà avancés, et ils coûteront à l'Etat, $25,000,000 en or. Le port suivant est Vera-Cruz, et ensuite Tampico. Ce dernier est relié à l'intérieur du pays par un chemin de fer, tout comme Vera-Cruz. Deux chemins de fer partant de l'intérieur viennent aboutir à Vera-Cruz. Les navires de l'Atlantique, en arrêtant à ces deux endroits se trouveraient comparativement rapprochés de l'intérieur du pays.

M. BERGERON : Quelle serait la durée du voyage entre Montréal et le premier port que vient de mentionner l'honorable ministre ?

Sir WILLIAM MULOCK : A quelle vitesse ?

M. BERGERON : Avec un navire comme le "Gauss" que nous avons acheté en Allemagne, il faudrait au moins sept mois ; mais je parle d'un navire ordinaire de quatorze nœuds.

Sir W. MULOCK : Je pense qu'on ne pourrait pas se servir de navires de 14 nœuds pour transporter ces cargaisons ; ils coûteraient trop cher. La distance entre Montréal et Vera-Cruz est d'environ 3,500 nœuds.

M. MACLEAN : Y a-t-il des quais à cet endroit ?

Sir W. MULOCK : Non, il faut employer des allèges.

M. BERGERON : Combien de temps prennent les navires de New-York pour faire ce voyage ? Le ministre des Douanes dit qu'il ne s'agit pas tant de transporter le courrier que d'attirer le commerce du Mexique au Canada. Quelle nécessité y a-t-il de dépenser $50,000 ou $60,000 par année dans une entreprise qui n'atteindra pas le but désiré. Si le transport du courrier doit se faire beaucoup plus lentement par la nouvelle ligne qu'il est question de subventionner que par la ligne américaine, ce sera de l'argent jeté à l'eau, car nos objets de correspondance iraient par la route américaine. Si l'honorable ministre n'est pas en état de nous donner une réponse immédiate, rien n'empêche qu'il se procure les renseignements nécessaires et les communique à la Chambre une autre fois.

Sir W. MULOCK : Il me semble que le ministre des Douanes a parfaitement répondu à la question de l'honorable député. Il ne s'agit pas du tout d'une subvention postale. Jamais le courrier du Canada ne sera transporté par cette ligne, tant qu'il pourra être expédié par chemin de fer. Tant qu'on pourra faire le trajet d'Ottawa à Mexico en cinq jours, par chemins de fer, le courrier sera expédié par la voie la plus rapide. Le but de cette proposition est de venir en aide au trafic des articles volumineux qu'on ne peut pas avantageusement transporter à de longues distances par chemins de fer, mais qui peuvent être expédiées par des moyens plus économiques. Je crois qu'il y a au Mexique un marché important que le Canada pourrait approvisionner et nous aurions aussi des cargaisons de retour.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre peut-il énumérer les articles que nous pourrions exporter au Mexique et ceux que nous pourrions en importer ?

Sir W. MULOCK : Comme article d'importation, j'ai parlé, il y a un instant, de l'agavé. Je crois que le Canada consomme annuellement 12,000,000 de livres de ficelle d'engerbage ; l'agavé entre dans la fabrication de cette ficelle, mais je ne puis dire dans quelle proportion.

M. BERGERON : Quel est le prix de cet article ?

Sir W. MULOCK : L'agavé à l'état brut peut valoir un cent ou un cent et demi la livre, je ne sais pas au juste ; mais c'est un produit nécessaire au Canada, où nous avons plusieurs fabriques de ficelle d'engerbage. Cette industrie progresse rapidement et la consommation de la ficelle d'engerbage augmente d'année en année. C'est une matière première nécessaire que le Canada ne donne pas et que le Mexique produit. Le midi du Mexique produit le café, le tabac, le sucre et le coton. Le pays est extrêmement propice à la culture du coton. Nous savons aussi qu'il y a de vastes pâturages au Mexique et que ce pays exporte de grandes quantités de peaux de toute sorte. Dans les parties montagneuses, et dans le centre, au lieu de moutons on élève de nombreux troupeaux

de chèvres dont les peaux sont un grand article de commerce. Je crois que c'est avec ces peaux qu'on fabrique les cuirs fins.

Il y a encore les fruits. J'ignore si nous pourrions faire le commerce des bananes, qui sont des articles sujets à s'avarier. D'ailleurs, ce commerce est, en grande partie, monopolisé par un syndicat ; mais il y a beaucoup d'autres fruits que nous pourrions importer en grande quantité, tels que les oranges, les citrons, les noix, les noix de coco, les ananas, et le reste.

Quant aux articles d'exportation, je crois que nous pourrions vendre aux Mexicains de grandes quantités de nos produits à l'état brut. Nous pourrions, par exemple, leur vendre de la houille, sur l'Atlantique et le Pacifique, car le Mexique n'en produit pas en quantité appréciable. Il y a bien quelques gisements dans la partie septentrionale, mais le Mexique en importe de grandes quatités. Il en vient une partie par chemins de fer, dans le nord du pays, et le reste est importé d'Angleterre et des Etats-Unis par eau. Je crois qu'il en vient aussi de l'Europe continentale.

Nous devrions aussi pouvoir exporter du pin blanc au Mexique, des meubles et articles en bois. Au cours d'une conversation avec un citoyen de Mexico, qui est le représentant d'une fabrique de boîtes canadienne, j'ai appris qu'il s'en expédie de grandes quantités, à l'état non fini. Il y a aussi, au Mexique, un excellent marché pour les traverses de chemin de fer. Dans le pays les traverses sont rares et coûtent très cher. M. Brown, le président du chemin de fer National, me disait, qu'on pourrait facilement vendre un million de traverses par année, non pas pour les nouvelles voies en construction, mais uniquement pour entretenir les voies existantes.

Quant aux denrées alimentaires, je puis dire que j'y ai trouvé avec plaisir un de nos fromages favoris, le fromage de la marque "Impérial". Je suppose que vous savez tous de quel établissement il sort.

M. HENDERSON : Y a-t-il d'autres produits portant cette marque ?

Sir W. MULOCK : Sans vouloir faire de réclame aux établissements canadiens, je puis bien avouer, puisqu'on me le demande, qu'en sortant de la gare Buena-Vista, du chemin de fer central du Mexique, la première enseigne que je vis, sur un magasin juste en face de la gare, est celle du whiskey "Canadian Club", de Walker. Après avoir pris des renseignements, j'ai su qu'il se vend de grandes quantités de ce produit au Mexique.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il constaté que c'était le véritable article ?

Sir W. MULOCK : La question est peut-être indiscrète.

M. BERGERON : Vous n'êtes pas tenu de vous incriminer.

Sir WILLIAM MULOCK.

Sir W. MULOCK : Je n'aurais pu le dire, même après y avoir goûté. Il n'y a qu'un connaisseur pour renseigner mon honorable ami sur ce point.

Il y a encore un autre produit alimentaire que nous pourrions exporter, et l'honorable député de Perth (M. Maclaren) possède probablement des renseignements sur ce point. Il y a à Mexico une grande épicerie, en gros et détail, et l'entreprenant propriétaire de cet établissement m'a informé qu'il vendait beaucoup de jambons et de lard fumé américains, à Mexico, et en dehors de la ville. Ce négociant est né au Canada et il m'a dit qu'il regrettait de ne pouvoir se procurer ces articles ici, et que cela serait possible avec une ligne directe entre les deux pays. Il porte beaucoup d'intérêt à cette question, car il espère que l'établissement d'une ligne directe de bateaux à vapeur aurait pour effet de créer un commerce comme celui dont je viens de parler.

Le Mexique importe de grandes quantités de beurre, mais il vient surtout de France et est importé dans des boîtes de ferblanc. Il n'y a pas de raison pour que le Canada ne s'empare pas du commerce du beurre du Mexique ; il suffirait pour cela d'un empaquetage approprié et d'un système de transport économique.

C'est au cours de conversations avec des représentants de fabricants de Toronto que j'ai constaté qu'un industriel de Toronto avait accaparé le marché de Mexico, pour ce qui concerne les cols, collets, cravates, etc. J'ai aussi constaté que les principaux magasins de Mexico vendent de grandes quantités d'articles en cuir, tels que malles, portefeuilles, porte-monnaie et autres articles en cuir fin, et que ces articles proviennent des établissements de Toronto.

M. HENDERSON : Y exporte-t-on des gants ou autres objets de cette nature ?

Sir W. MULOCK : Je n'ai pas entendu parler de ces articles, mais il n'y a pas de raison pour que nous n'obtenions pas une bonne partie de ce commerce, si nos industriels se montrent suffisamment entreprenants et si nous leur fournissons de bons moyens de transport.

Il est impossible d'expédier la grosse marchandise au Mexique par chemin de fer. D'ici à Mexico, il y a probablement 3,000 milles par chemin de fer. C'est un long trajet à faire par terre.

M. BERGERON : Quel commerce faisons-nous actuellement avec le Mexique ?

Sir W. MULOCK : Il est presque nul.

M. PATERSON : A peu près $200,000.

Sir W. MULOCK : On peut constater par les tableaux du commerce et de la navigation du Mexique que les importations de ce pays augmentent d'année en année. Je parle de mémoire et je ne voudrais pas être pris trop au mot, mais je crois avoir conservé quelques exemplaires de ces tableaux. . .

M. SAM. HUGHES : Les Mexicains ont-ils un fort tarif de protection ?

Sir W. MULOCK : Oui. Je crois que cette république importe pour $100,000,000 annuellement. C'est un pays qui fait de rapides progrès, et c'est le temps où jamais pour nous de nous assurer ce commerce avant que d'autres pays prennent les devants. C'est toujours une chose difficile de détourner le commerce, une fois qu'il a pris une certaine direction. Il vaut mieux prendre ses précautions au début.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre nous a dit, il y a un instant, qu'il tenait du Président que le Mexique n'a pas de marine.

Sir W. MULOCK : De marine marchande.

M. SAM. HUGHES : Le Président doit être bien renseigné. Cependant, je vois dans l'Almanach de Whittaker et dans tous les rapports publiés, que ce pays dépense tous les ans plus de $2,000,000 pour l'entretien de sa marine et qu'il possède une marine marchande de 23,817 tonneaux.

Sir W. MULOCK : Des petits navires de cabotage.

M. SAM. HUGHES : Quand même cela serait.

Sir W. MULOCK : Le Mexique n'a pas de navires dans le genre de ceux dont il est question en ce moment. La chose m'a été affirmée par le Président et aussi par le secrétaire des finances M. Limoutour. Le Mexique peut avoir de petits navires faisant du cabotage, mais pas de vapeurs transocéaniques, comme il en faudrait pour ce service, et le Gouvernement n'a fait aucune difficulté pour nous accorder le pavillon anglais.

M. SAM. HUGHES : C'est ce point que je voulais tirer au clair.

Sir W. MULOCK : C'est comme je vous le dit.

M. INGRAM. L'an dernier il a été question de soumissions qui avaient été demandées pour ce service. L'honorable député peut-il nous dire ce qu'il y a eu de fait, sous ce rapport ?

Sir W. MULOCK : Le ministère du Commerce a demandé des soumissions. Il n'a reçu qu'une offre pour le service sur le Pacifique et elle venait de MM. Weir et Cie, de Glasgow. Cette offre était conditionnelle. La compagnie envoya un représentant au Canada pour tâcher d'obtenir des changements dans les conditions, et il est ensuite parti pour le Mexique pour en conférer avec le gouvernement mexicain. Il n'est pas encore de retour, et le ministre du Commerce ne sait pas encore s'il a réussi dans sa mission. Pour le service sur l'Atlantique je crois qu'on a reçu une soumission de MM. Pickford et Black. La compagnie Elder-Dempster n'a pas soumissionné, mais elle est en pourparlers avec le ministère, pour voir si elle ne pourrait pas prendre des arrangements pour ce service.

M. INGRAM : L'an dernier, à l'époque où cette question est venue devant la Chambre, un citoyen de Boston m'a écrit à ce sujet. Il voulait savoir ce que le Gouvernement entendait faire. J'ai consulté l'honorable ministre du Commerce, mais les renseignements que j'ai obtenus étaient tellement vagues, qu'ils n'étaient d'aucune utilité. La compagnie qu'il représentait ne s'en est pas occupé davantage. J'avais compris aux explications vagues du ministre que l'intention du Gouvernement était d'établir un service sur le Pacifique et non sur l'Atlantique, et alors la compagnie de Boston ne s'en est plus occupée.

M. PATERSON : On a d'abord travaillé à établir un service sur le Pacifique, mais nous avons l'espoir, si la Chambre sanctionne le projet, de réussir à établir un service entre le Canada et le Mexique, sur les deux océans.

M. HENDERSON : Pour le présent, on se bornera à un service sur le Pacifique ?

L'honorable M. PATERSON : Non ; à l'heure qu'il est, le projet d'un service sur l'Atlantique est plus avancé que l'autre qui a été retardé par certains obstacles qui ont surgi. Le représentant de MM. Weir et Cie qui est venu ici relativement au service sur le Pacifique est parti pour le Mexique et n'est pas encore de retour, et en attendant le projet est arrêté.

M. INGRAM : Quels moyens a-t-on pris pour porter ces demandes de soumissions à la connaissance du public, et surtout de ceux qui ont des intérêts dans les entreprises maritimes ?

M. PATERSON : Des annonces ont été publiées dans les journaux des Provinces maritimes, et des exemplaires de ces journaux envoyés au haut commissaire avec instruction de les distribuer dans les ports maritimes de l'Angleterre.

M. SAM. HUGHES : honorable ministre peut-il nous dire quelles quantités de charbon sont expédiées au Mexique par voie des ports du Pacifique et par les ports de l'Atlantique?

M. PATERSON : Il me faudrait, pour cela, consulter les tableaux du commerce et de la navigation. Que fait-on des trente-neuf item qui se trouvent entre le dernier qui a été voté et celui-ci ?

M. DANIELS : J'ai quelques commentaires à faire concernant un ou deux d'entre eux.

Service de bateaux à vapeur entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, du 1er juillet 1905, au 30 juin 1906, $20,000.

M. FOSTER : A qui a été accordée cette subvention ?

M. PATERSON : Il n'y a pas eu de changement. Le contrat actuel est daté du 10 octobre 1904 et doit expirer le 30 juin 1905. Les concessionnaires sont MM. Furness, Withy et Cie.

M. FOSTER : Est-on satisfait de ce service ?

L'honorable M. PATERSON : Nous n'avons pas reçu de plaintes. Le voyage, aller et retour s'accomplit en 17 jours.

M. FOSTER : Je veux parler du transport des marchandises.

L'honorable M. PATERSON : Nous n'avons pas entendu de plaintes et nous en concluons que le service est satisfaisant.

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, (N.-B.), et Glasgow, durant l'hiver de 1905-1906, $15,000.

M. PATERSON : Il n'y a rien de changé. Les concessionnaires sont les lignes Donaldson et Robert Reford. Elles reçoivent $750 par voyage, aller et retour, ou $15,000 par année, et le transport du courrier est compris dans le marché.

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, (N.-B.), Dublin et Belfast, durant l'hiver de 1905-1906, $7,500.

L'honorable M. PATERSON Il n'y a pas de changements, ici, non plus. Le contrat est daté du 10 octobre 1904 et expire à l'ouverture de la navigation en 1905. La subvention est payée à la Ulster Steamship Co., et à la ligne Head. Les concessionnaires sont autorisés à faire escale à Saint-Jean de Terre-Neuve en allant. La subvention est de $7,500 pour chaque voyage complet. Ces navires transportent le courrier, mais le contrat ne les oblige pas à avoir des compartiments froids.

M. SAM. HUGHES : Le Gouvernement a-t-il fait quelque démarche pour que ces navires soient aménagés de manière à pouvoir transporter des animaux sur pieds ? Actuellement, ils ne le peuvent pas, même si ces animaux doivent être abattus en arrivant ; car le gouvernement anglais ne permet l'entrée des animaux sur pieds que dans quelques ports. On encouragerait le commerce avec l'Angleterre, sans aucun détriment pour cette dernière, si on permettait à ces navires de transporter les animaux.

M. PATERSON : Nous étudions la question, mais si la politique de l'Angleterre est de défendre l'entrée. . .

M. SAM. HUGHES : Tout le monde, à l'heure qu'il est, a les yeux sur le Canada. Le Gouvernement n'aurait qu'un signe à faire, et la question serait réglée.

M. PATERSON : Le signe devrait être fait.

Ligne ou lignes de steamers entre Saint-Jean, Halifax et Londres, $40,000.

M. DANIELS : J'aimerais à entendre le ministre expliquer à la Chambre la condition présente de cette ligne et de faire connaître les intentions du Gouvernement concernant la demande de soumissions. La chambre de commerce de Saint-Jean a adressé une pétition au Gouvernement relativement à ce service. Le ministre connaît sans doute ce factum. Voici ce qui y est dit :

Attendu que le trafic qui se fait depuis nombre d'années entre Saint-Jean, Halifax et Londres, à bord des navires de la ligne Furness, subventionnée par ce Gouvernement, a donné les résultats les plus déplorables, particulièrement en ce qui concerne l'importation et l'exportation des marchandises de l'Ouest canadien, (un relevé de ce trafic est inclus dans le présent mémoire).

Je communiquerai ce relevé à la Chambre dans quelques instants.

Attendu que ces résultats déplorables et l'état pitoyable et inférieur des navires chargés de ce service ont donné lieu à des plaintes nombreuses et énergiques de la part, tant des importateurs que des exportateurs.

Et attendu que la chambre de commerce est informée par d'autres compagnies maritimes solvables qu'elles sont prêtes à soumissionner pour ce service, à partir du 1er juillet prochain, si l'occasion leur en est offerte.

La chambre de commerce de Saint-Jean prie respectueusement votre Gouvernement de demander le plus tôt possible des soumissions pour les services suivants, devant commercer le 1er juillet prochain :

Une ligne ou des lignes de steamers faisant le service, en été, entre Saint-Jean, Halifax et Londres, et en hiver, entre Saint-Jean et Londres directement, et Halifax et Londres, directement, en accordant aux compagnies jusqu'au 1er avril prochain pour faire parvenir leurs soumissions au Gouvernement.

(Signé) H. B. SCHOFIELD,
Président.

Au sujet du relevé ci-haut mentionné, je puis dire qu'à l'époque où cette ligne a été subventionnée pour la première fois, de 1894 à 1900, le service a été maintenu en grande partie par les trois steamers suivants : l' " Halifax City ", le " St. John City ", qui étaient deux navires neufs et le " London City ", qui avait été construit en 1891 et qui, par conséquent, n'était vieux que de trois ans. Ces excellents navires ont été vendus par la compagnie Furness, et par la suite le service a été fait par les navires inférieurs suivants : " Ulunda ", " Madiana ", " Dahome " et " Dalton Hall ". Au mois de novembre 1900, on mit sur la ligne le nouveau steamer " Evangeline ", et au mois de février 1901, le nouveau steamer " Loyalist ". A partir de cette date, la ligne fut desservie par les navires " Evangeline ", " Loyalist " et " Dahome ". Au mois de janvier 1902, la compagnie Furness vendit l' " Evangeline " et le " Loyalist ", et depuis ce service a toujours été fait par des navires inférieurs.

Voilà ce que dit ce relevé de la chambre de commerce composée de marchands et d'expéditeurs connaissant bien la question. J'aimerais à savoir si le Gouvernement s'est occupé de ce mémoire et s'il a l'intention, à

l'avenir, d'obliger la compagnie à mettre sur cette ligne des navires convenables et en état de remplir d'une manière satisfaisante les obligations que la compagnie a contractées. Ce service n'a certainement pas été jugé satisfaisant par la classe commerciale de Saint-Jean, et c'est pourquoi je profite de cette occasion de signaler la chose au ministre et de lui rappeler qu'il y a d'autres compagnies disposées à soumissionner. Et ces compagnies, au dire de la chambre de commerce de Saint-Jean, donneraient un service plus satisfaisant que celui que la ligne Furness semble disposée à nous donner.

M. PATERSON: L'honorable député peut-il donner la date de cette pétition ? Prétend-il aussi qu'une copie en a été envoyé au ministère du Commerce ?

M. DANIEL : La copie que j'ai ici ne contient pas de date. La note que j'ai reçue de la chambre de commerce, est datée du 20 janvier 1905, et la lettre du président, du 19.

M. PATERSON : Malheureusement, le sous-ministre est malade depuis quelque temps et n'a pu aider à la préparation des renseignements destinés à accompagner les demandes de crédits. Le fonctionnaire qui le remplace n'a pas eu connaissance que ce mémoire ait été reçu par le ministère, bien que les déclarations de l'honorable député ne laissent pas de doute à cet égard. Il en a pris note et mon honorable ami peut être certain que la question sera signalée à l'attention du ministre. Il y a deux services subventionnés dans ce port, celui du chemin de fer Canadien du Pacifique et celui de la compagnie Furness.

M. DANIEL : Je veux parler de la ligne Furness.

M. FOSTER : Il vaut mieux laisser cet item en suspens, car il y a d'autres questions qui s'y rattachent et qui devraient être discutées.

L'item est réservé.

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean et Digby du 1er juillet 1905, au 30 juin 1906, $12,500.

M. DANIEL : J'aimerais à savoir du ministre si le Gouvernement a reçu quelque communication de la chambre de commerce maritime, au sujet de ce service.

M. PATERSON : Ce n'est pas à la connaissance du sous-ministre intérimaire.

M. DANIEL : Dans ce cas, on me permettra de donner lecture du vœu suivant adopté à la réunion annuelle de la chambre de commerce maritime, tenue à Moncton (N.-B.), le 17 août 1904 :

Attendu que les besoins croissants du commerce dans la partie sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse et dans la vallée d'Annapolis, exigent de plus grandes facilités de transport et plus particulièrement un service quotidien pour les voyageurs et les marchandises, entre Saint-Jean et Digby (N.-E.) ; attendu qu'il est convenu que le chemin de fer " Dominion Atlantic " consent à donner ce service quotidien pour une augmentation proportionnée dans la subvention actuelle,

La Chambre de commerce maritime exprime le vœu que le gouvernement fédéral établira un service quotidien par bateaux entre Saint-Jean et Digby, en accordant une augmentation proportionnée dans ladite subvention actuelle.

Elle demande encore, vu que les quatre pétitions précédentes de cette Chambre demandant des améliorations dans le service de la baie n'ont pas été écoutées, que la présente délibération soit envoyée au Gouvernement avec une supplique respectueuse d'y faire droit sans retard.

J'ajouterai que cette chambre de commerce maritime est composée des hommes d'affaires de la Nouvelle-Ecosse, de l'île du Prince-Edouard et du Nouveau-Brunswick. Le ministre a dû remarquer que ces améliocations sont demandées dans l'intérêt de plusieurs comtés de la Nouvelle-Ecosse, sur les côtes de la baie de Fundy, dont le commerce se fait, en grande partie, par les ports de la baie de Fundy. Si nous avions un meilleur service entre Saint-Jean et Digby, je suis convaincu que le trafic augmenterait rapidement au grand avantage de la poputon de ces comtés. J'aimerais à savoir si le Gouvernement s'est occupé de la question ; s'il a pris une décision ; s'il entend faire droit à cette requête.

M. PATERSON : Le Gouvernement s'occupe de cette question. En vertu des arrangements actuels, il y a un service quotidien pendant les mois de juin, juillet, août et septembre, quatre voyages par semaine en octobre, novembre, décembre, mars, avril et mai, et trois voyages par semaine en janvier et février. Si j'ai bien compris la requête que vient de lire l'honorable député, l'on demande un voyage complet, aller et retour, tous les jours durant toute l'année.

M. DANIEL : Oui.

M. PATERSON : Rien n'a été changé dans le contrat. Il est daté du 1er juin 1904 et expire le 1er juillet 1905, avec la faculté, de la part du ministre de le renouveler pour une autre année. Je suppose que cette clause facultative permettra au ministre de prendre en considération le vœu de la chambre de commerce maritime. Dans le moment, il ne demande pas de crédit à cette fin ; mais lorsqu'il aura pris connaissance des réclamations de l'honorable député, il demandera probablement un crédit dans le budget supplémentaire, bien que je ne puisse rien promettre.

Service de bateaux à vapeur entre Victoria et San-Francisco, $5,000.

M. PATERSON : Ce crédit est voté tous les ans depuis la confédération.

M. FOSTER : Pourquoi le maintient-on?

M. PATERSON : Je crois que le contrat est expiré et il est probable qu'il ne sera

pas renouvelé. Autrefois la subvention était de $17,000, et avait été accordée à la suite d'une entente avec la Colombie-Anglaise, lors de l'adhésion de cette province à la Confédération.

M. FOSTER : Nous avons mis fin à cet arrangement.

M. PATERSON : Pas tout à fait, je crois. Au dire du ministère des Postes, ce service n'est pas très important, et si la subvention est renouvelée, elle ne s'élèvera pas au chiffre de ce crédit. Le ministre demande que cette somme de $5,000 soit mise à sa disposition, mais il sera libre de ne pas l'employer, s'il le juge à propos.

M. FOSTER : Ce service, d'après les apparences, ne rapporte rien.

M. PATERSON : C'est ce qu'on me dit.

M. FOSTER : Alors le crédit ne devrait pas être voté.

M. PATERSON : Le sous-ministre doute que nous puissions l'abolir. Si l'honorable député (M. Foster) est dans le vrai, quand il dit que ce service a été discontinué, cela réglerait la question. Votons le crédit et le ministre ne l'emploiera que si c'est nécessaire.

Service de bateaux à vapeur entre Halifax et Terre-Neuve via les ports du Cap-Breton, $3,000.

M. FOSTER : Quels sont ces ports ?

M. PATERSON : Le service est entre Halifax et la côte ouest de Terre-Neuve, avec escale, en allant et revenant à Saint-Pierre, Grand-Narrows, Baddeck, Sydney-nord, Sydney-sud et autres ports. Je crois que le traité est expiré.

M. INGRAM : Combien de voyages fait ce navire ?

M. PATERSON : Un tous les quinze jours.

Communication à la vapeur durant la saison de 1905, c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la clôture de la navigation, entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, $15,000.

M. FOSTER : Quels sont les navires qui font ce service ?

M. PATERSON : Les paquebots "Amelia" et "Lunenburg." C'est un service régulier, donnant deux voyages complets, aller et retour, chaque semaine. Le traité expire le 7 juillet 1908. La subvention a été accordée à la "Magdalen Island steamship Company, limited."

M. DANIEL : Je désire signaler au ministre un autre ordre du jour adopté à cette même réunion de la chambre de commerce maritime, à Moncton, le 17 août 1904, relativement au service de bateaux à vapeur avec les îles de la Madeleine. J'ignore si le texte de ce vœu a été envoyé au Gouvernement, mais je le suppose :

Arrêté: que le gouvernement fédéral soit respectueusement prié d'accorder une subvention de $200 par voyage à un bateau à vapeur qui donnera un service hebdomadaire entre les ports de la côte nord de l'île du Prince-Edouard, Miramichi, les îles de la Madeleine et Sydney-nord, le parcours total étant d'environ six cent vingt-cinq milles.

Je ne suis pas en état de faire valoir cette reclamation bien chaleureusement, car je ne connais pas les ports de la côte nord de l'île du Prince-Edouard aussi bien que les représentants de cette province. L'honorable député de Queen est probablement en état de nous fournir des renseignements sur ce point, mais je profite de l'occasion pour signaler la chose au ministre, afin qu'il l'étudie.

M. PATERSON : Actuellement les bateaux font escale à Stewart et à Georgetown, I.P.-E. Quels sont les autres ports qu'on voudrait desservir ?

M. A. MARTIN : Stanley et Rustico. Je remercie l'honorable député (M. Daniel) d'avoir soulevé cette question. Il suffit de jeter un coup-d'œil sur cette liste de crédits pour voir que la province de l'île du Prince-Edouard est loin d'être traitée libéralement. La demande de la chambre de commerce maritime est juste et j'espère qu'on y fera droit en demandant le crédit nécessaire dans le budget supplémentaire.

M. PATERSON : Cela prolongerait le voyage et nécessiterait une augmentation de la subvention ?

M. MARTIN : Oui.

M. GANONG : Je crois qu'on demande $200 par voyage, pour un service hebdomadaire.

M. E. M. MACDONALD : Je ferai observer que cette requête de la chambre de commerce maritime ne concerne pas une extension du service actuel entre Pictou et les îles de la Madeleine que donne la "Magdalen Islands Steamship Company". Il s'agit d'un nouveau service. J'ai ici une copie de la requête et elle demande qu'un bateau à vapeur parte de Miramichi, et se rende aux îles de la Madeleine, en faisant escale dans les ports de la côte nord de l'île du Prince-Edouard et à Sydney-nord. Le trajet serait d'environ 625 milles. C'est un service tout à fait distinct de celui que nous discutons en ce moment, entre les îles de la Madeleine et Pictou qui existe depuis la confédération.

M. MARTIN : Je vois avec plaisir que le ministre du Commerce semble s'intéresser à cette question, et j'espère qu'il demandera un crédit à cet effet dans le budget supplémentaire.

M. PATERSON : Je comprends maintenant. Il s'agit d'un nouveau service. Il faut croire que le ministre n'a encore rien décidé, puisqu'il n'y a pas de demande de

crédit, et je ne puis dire s'il en demandera un dans le budget supplémentaire. Le sous-ministre intérimaire en a pris note et la question sera soumise au ministre.

M. FOSTER : Il se fait tard et il serait temps de lever la séance.

M. PATERSON : Nous pourrions faire un peu plus de besogne. L'opposition a perdu beaucoup de temps cet après-midi.

M. FOSTER : Non, c'est le ministre de l'Agriculture qui nous a fait perdre notre temps.

M. PATERSON : Nous pourrions nous rendre au bas de la page. Il n'y a rien de nouveau dans ces crédits et ils ne donneront pas lieu à de longues discussions.

M. FOSTER : Dans ce cas, nous pourrons les voter en peu de temps, une autre fois.

M. PATERSON : L'honorable député sera responsable du peu de travail que nous aurons fait.

M. FOSTER : A onze heures et demi, je consens à prendre la responsabilité.

(M. le président fait rapport des propositions adoptées.)

(Sur la motion de M. Paterson la séance est levée à 11 heures et 15 minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 13 février 1905.

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

DEPOT D'UN PROJET DE LOI.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 55) constituant en corporation la Compagnie de chemin de fer Canada-Middlesex.—(M. Calvert.)

DEPOT DE RAPPORT.

Rapport du département des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice clos le 30 juin 1904.—(L'honorable M. H. R. Emmerson.)

BILLS D'INTERET PRIVE.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 45) concernant la Compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada.

Bill (n° 46) concernant la Compagnie du chemin de fer Canada-Atlantique.

Bill (n°48) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.

Bill (n° 49) concernant la Compagnie d'assurance sur la vie dite " Century."

Bill (n°50) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer de Calgary à Battleford.

INTERPELLATIONS.

95e BATAILLON—REDUCTION ET LICENCIEMENT.

M. S. J. JACKSON :

1. Pour quel motif l'effectif du 95e bataillon des Grenadiers du Manitoba a-t-il été réduit de 432 hommes à 266 après l'insurrection de 1885 ?
2. Pourquoi ce bataillon a-t-il été licencié ?

L'honorable sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) :

1. Parce que, le 5 août 1887, ce bataillon, de corps urbain, devint corps rural, et fut réduit de deux compagnies.
2. Parce qu'il avait perdu sa valeur.

AIDE AUX CULTIVATEURS MANITOBAINS.

M. S. J. JACKSON :

1. Quelle somme reste-t-il encore due sur le prêt fait par le gouvernement fédéral pour venir en aide aux fermiers du Manitoba éprouvés par les ravages causés par les sauterelles en 1874 et 1875 ?
2. Le Gouvernement a-t-il l'intention de faire remise de ce montant ?
3. Dans la négative, pourquoi ?

Le très honorable sir W. LAURIER (premier ministre) : La somme qui reste due sur le prêt fait par le gouvernement fédéral pour venir en aide aux cultivateurs du Manitoba en raison des dégats causés par les sauterelles en 1874-75, est d'à peu près $34,000, sans compter les intérêts. Le Gouvernement ne voit pas de raison pour dévier de la ligne de conduite du ministère précédent, et pense que cette somme devrait être remboursée.

PRODUITS AGRICOLES EXPORTES AUX ETATS-UNIS OU IMPORTES DE CE PAYS.

M. CLEMENTS :

Quelles quantités des produits ci-dessous ont été importés des Etats-Unis en Canada pour la consommation, quelles quantités ont été exportées aux Etats-Unis, et quel est le montant des droits perçus dans les deux cas au cours des années 1903 et 1904, savoir : (1) Lard, bacon, jambons, palerons, etc. ? (2) Pommes ? (3) Blé ? (4) Maïs ? (5) Fèves, crues, en conserves ou autrement ? (6) Bestiaux ? (7) Chevaux ? (8) Laines ? (9) Peaux crues ?

L'honorable M. W. PATERSON (ministre des Douanes): Mon sous-ministre m'informe que la réponse à cette question serait tellement longue qu'il serait très incommode de la donner à la Chambre sous cette forme. Si l'honorable député retire sa question je hâterai le plus possible la préparation d'un rapport.

M. CLEMENTS : Je demande qu'un rapport soit déposé.

PERMIS POUR LA MISE EN BOITE DU HOMARD.

M. GANONG (par M. Lancaster) :

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'accorder des permis pour la mise en boîte du homard dans le district n° 1 du Nouveau-Brunswick, pour l'année 1905, autres que ceux mentionnés dans la réponse à la question posée le 6 février, savoir : J. Ingersoll, E. A. Holmes, Connors frères, et Burnham et Morrell ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Etant donnés les renseignements qui sont actuellement en sa possession, le Gouvernement ne se propose pas d'accorder de nouveaux permis.

BUREAUX DE CONTROLE DES GRAINS.

M. AMES (par M. Lancaster) :

1. Quels sont les membres des bureaux de contrôle des grains à Montréal et Toronto nommés par l'Exécutif sous l'empire de l'art. 32, 4 Ed. VII, ch. 14 ?

2. Quels sont les membres qui, à Toronto, ont été ainsi nommés sur la proposition de la chambre de commerce de Toronto ?

3. Quels sont les membres qui, à Montréal, ont été nommés sur la proposition de la chambre de commerce de Montréal ?

4. Quelques-uns des membres pour Montréal ont-ils été nommés par le Gouvernement sans être proposés par la chambre de commerce de Montréal ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Montréal : MM. Thos. A. Crane, C. B. Esdaile, Alex. McFee, J. S. Norris, A. G. Thomson, E. S. Jaques. Toronto : MM. Thomas Flynn, W .D. Matthews, Hedley Shaw, C. W. Band, J. L. Spink, John Carrick, H.N. Baird, J. D. Flavelle, J. C. McKeggie, W. E. Milner.

2. MM. Thomas Flynn, W. D. Matthews, Hedley Shaw, C. W. Band, J. L. Spink, John Carrick, H. N. Baird, J. D. Flavelle, J. C. McKeggie, W. E. Milner.

3. MM. C. B. Esdaile, A. G. Thomson, E.S. Jaques.

4. Oui.

ACHATS DE CHARBON POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

M. DANIEL :

1. Combien de tonnes de charbon de terre ont été achetéees par l'Intercolonial de la compagnie de houille et de chemin de fer de Beersville pendant l'année expirée le 31 décembre 1904, et à quel prix par tonne ?

2. Quelle était la qualité ou la valeur de ce charbon comme combustible, démontrée par son emploi sur l'Intercolonial ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. 1,246 tonnes ¾ ; $3.25 la tonne.

2. L'inspecteur du combustible n'a pas eu l'occasion de faire l'épreuve de la qualité et de la valeur de ce charbon ; mais au témoignage des mécaniciens et des chauffeurs, c'est une assez bonne houille pour la production de la vapeur.

M. CLEMENTS.

BLANCS DE BULLETINS POUR ELECTIONS FEDERALES.

M. SPROULE :

1. Quelle est la méthode suivie par le département de l'imprimerie et de la papeterie publiques pour l'émission des blancs de bulletins employés dans les élections fédérales ? Combien de bulletins sont contenus sur chaque feuille ?

2. Les feuilles sur lesquelles les bulletins sont imprimés sont-elles envoyées directement de l'Imprimerie nationale aux divers présidents d'élection au Canada, ou sont-elles expédiées par l'intermédiaire du greffier de la couronne en chancellerie ?

3. Ces feuilles de bulletins sont-elles comptées avec soin avant d'être envoyées, et garde-t-on note du nombre de feuilles envoyées à chaque président d'élection ? Dans l'affirmative, qui contrôle ce comptage ?

4. Après l'envoi des feuilles de bulletins aux divers présidents d'élection pour les dernières élections fédérales, des réclamations ont-elles été faites au département de l'imprimerie et de la papeterie publiques ou au greffier de la couronne en chancellerie, par quelque président d'élection ou par ses subordonnés, ou par quelque établissement d'imprimerie, à l'effet que le nombre voulu de feuilles de bulletins pour cette division électorale ou pour ces divisions électorales n'avait pas été fourni, ou que le nombre de feuilles reçues était moindre que le nombre au crédit du président d'élection ?

5. Dans l'affirmative, dans quelles division ou divisions électorales ces faits se sont-ils produits, et quelle réclamations a été prise au sujet de ces réclamations ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Les règles principales sont : (a) de ne communiquer qu'avec les présidents d'élection ; (b) de n'avoir pas de colis ouverts. Les bulletins sont émis par feuilles de 4 et 2 semblable à l'échantillon que je dépose sur le bureau de la Chambre.

2. Les bulletins sont transmis directement de l'Imprimerie nationale aux présidents d'élection dans tout le Canada, sans intervention du greffier de la couronne en chancellerie.

3. Les feuilles sont comptées avec soin avant d'être empaquetées. Elles sont expédiées en colis fermés de trois grandeurs seulement, savoir : colis de 2,000 en feuilles de quatre, et de 1,000 ou de 500 en feuilles de deux. Les colis ne sont plus ouverts une fois les bulletins comptés. Les colis plus petits servent à compléter les séries de mille qui sont en nombre impair, ou les fractions de mille. Le comptage se fait à la Reliure, une fois les feuilles coupées, par des ouvriers experts et sous la surveillance du contremaître de la Reliure. Puis, les colis sont définitivement fermés et collés.

4. Après que les bulletins eurent été distribués, l'imprimeur du roi reçut des demandes de la part de présidents d'élection qui n'avaient pas reçu le nombre voulu de bulletins. Dans tous ces cas le nombre bulletins demandé par le président d'élection lui fut envoyé, mais toujours en colis entiers. Dans aucun cas, il ne fut envoyé de bulletins à une imprimerie ; les bulletins furent

envoyés dans des sacs scellés et expédiés par poste recommandée à l'adresse des présidents d'élection. Il ne fut donné suite à aucune autre demande que celles faites par les présidents d'élection.

5. Dans deux cas, on se plaignit que le compte des feuilles de bulletins n'était pas exact. Une de ces plaintes était de Lanark-sud, l'autre d'Ottawa. Dans le cas de Lanark-sud, il ne fut demandé aucun nouvel envoi. C'était une question de calcul. Dans le cas d'Ottawa, une quantité supplémentaire de 1,000 bulletins fut livrée au président d'élection.

BRISE-LAME DE DIPPER-HARBOUR, (N.B.)

M. DANIEL :

1. Qui fait les travaux de construction du brise-lame de Dipper-Harbour, dans le comté de Saint-Jean, N.-B. ?

2. Les travaux ont-ils été donnés par voie d'adjudication sur soumission ? Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et quel était le prix stipulé dans chaque soumission ?

L'honorable M. CHARLES S. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. MM. Lyons et White.

2. Oui. Les deux soumissions suivantes ont été reçues, savoir :

Lyons et White	$45,485
Flood et Bates	45,800

EQUIPES DE SAUVETAGE DANS LA NOUVELLE-ECOSSE.

M. SINCLAIR :

1. Combien d'équipes de sauvetage relevant du ministère de la Marine et des Pêcheries sont échelonnées le long des côtes de la Nouvelle-Ecosse ?

2. Où ces équipes sont-elles postées ?

3. Quels sont les nom et domicile du patron de chaque canot, et quel est le nombre des hommes d'équipe ?

4. Quel montant a-t-il été dépensé dans le cours de la dernière année financière pour l'entretien de chacune desdites équipes ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Treize.

2. Blanche, île du Diable, havre de Clarke, anse de Duncan, anse du Hareng, île de Boue, île de Pictou, Port-Mouton, île du Phoque, White-Head, Yarmouth, île de St-Paul, Scatarie.

3. Blanche ; W. A. B. Smith, équipe 7, adresse Blanche. Havre de Clarke; Thomas W. Nickerson, équipe 7, adresse havre de Clarke, île du Phoque ; H. Hitchens, équipe 7, adresse, île du Phoque. White Head ; H. P. Munroe, équipe 7, adresse White Head. Anse de Duncan ; J. W. Holl, équipe 7, adresse, anse de Duncan. Anse au Hareng; J. Gorman, équipe 7, anse au Hareng. Ile de Boue, Maintenue par la Mud Island Lobster Company. Scatarie ; J. T. Martell, équipe 7, adresse, Scatarie. Anse de Baker; A. Kane, équipe 7, adresse, Yarmouth. Ile du Diable; Geo. D. Young, équipe 7, adresse, île du Diable. Port Mouton, Walter Cook, équipe 7, adresse, Port Mouton. Ile de Saint-Paul, maintenue par le personnel du phare. Ile de Pictou, Alex. Currie, équipe 7, adresse, Ile de Pictou.

4. Blanche, $305.96 ; île du Diable, $237,-22 ; havre de Clarke, $248.84 ; anse de Duncan, $276.60 ; anse au Hareng, $485.56 ; île de Pictou, $317.69 ; Port-Mouton, $272.97 ; Ile du Phoque, $1,316.47; White-Head, $316,-44 ; Yarmouth ou anse de Baker, $276 ; Scatarie, $532.90.

EXPORTATIONS DE GRAINES DE TREFLE ET DE GRAMINEES.

M. COCKSHUTT—par M. Lancaster :

1. Quelle a été la quantité et la valeur de la graine de trèfle rouge, de trèfle hybride (alsike) et de mil (fléole) exportée du Canada chacune des années 1902, 1903 et 1904 ?

2. De quels ports ces produits ont-ils été expédiés ?

3. En quels pays ces produits ont-ils été exportés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

Les relevés statistiques ne font pas de distinction entre les diverses sortes de graines de trèfle ou de graminées exportées; ces graines y sont réparties simplement en graines de trèfle et graines de graminées, suivant le cas.

1. Voici la valeur de ces deux classes de graines exportées du Canada dans le cours des exercices 1902, 1903 et 1904 respectivement :

Exercices.	Graines de trèfle.		Graines de graminées.	
	Boiss.	$	Boiss.	$
1902.....	192,825	1,201,678	107,765	88,193
1903.....	113,496	839,459	65,324	75,464
1904.....	230,484	1,337,139	101,853	77,825

2. Les ports d'où ces graines furent exportées sont : Montréal, Saint-Armand, Coaticook, Abercorn, Winnipeg, Niagara-Falls, Saint-Jean, (N.-B.), Halifax, North-Sydney, Prescott, Sault-Sainte-Marie, Bridgeburg, Kingston, Picton, Windsor, Sarnia, Stanstead, Hemmingford, Victoria, Charlottetown, Québec et Wallaceburg.

3. Les pays sur qui ces graines furent exportées sont la Grande-Bretagne, la Belgique, les Etats-Unis, le Danemark, l'Allemagne, l'Australie, la Hollande, la Nouvelle-Zélande, la France, Terre-Neuve, la Norvège et la Suède, Saint-Pierre-Miquelon.

LOCATION D'UN TERRAIN A MONTREAL POUR LE SERVICE DE L'IMMIGRATION.

M. AMES (par M. Lancaster) :

1. Le Gouvernement a-t-il récemment acheté, ou est-il sur le point d'acheter une propriété

dans la rue Saint-Antoine, dans le quartier Saint-Joseph, de la ville de Montréal, pour servir aux fins de l'immigration, ou autre objet?
2. Dans l'affirmative, quel est le numéro de la rue, les division et subdivision cadastrales, et la superficie de la propriété ?
3. Quel est le prix d'achat payé ou convenu?
4. De qui la propriété a-t-elle été achetée ? Qui a négocié la vente, quelle commission a été payée pour la transaction, et à qui ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre suppléant des Travaux publics) : Non. La propriété n° 306, rue Saint-Antoine, Montréal, a été louée de la succession Rodier pour quinze mois, à partir du 21 janvier 1905, moyennant un loyer de $1,000 par année. L'hôpital des immigrants pour le traitement du trachoma y sera placé.

LE BATEAU LE " DE LEVIS ".

M. LEWIS :

1. Qui est le propriétaire du steamer " De Lévis " employé par le Gouvernement pour les levés hydrographiques du fleuve Saint-Laurent ?
2. Quel montant total a été payé par le Gouvernement pour l'usage dudit steamer en 1904?
3. Combien de jours a-t-il été employé par le Gouvernement ?
4. Quels fonctionnaires du ministère de la Marine et des Pêcheries étaient employés à ces travaux, quelle était la durée du service de chacun, et quelle rémunération chacun d'eux recevait-il ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), pour le ministre de la Marine et des Pêcheries :
1. Le Gouvernement canadien.
2. Le Gouvernement en étant le propriétaire, il ne fut rien payé pour son usage.
3. A peu près 210 jours, soit toute la saison de navigation.
4. M. P. E. Parent, $2,000 par année, employé depuis 1898 ; M. Chas. E. McGreevy, $1,500, employé depuis 1898 ; M. Arthur Amos, $1,800 par année, employé depuis 1898 ; M. A. R. Décary, $1,500 par année, employé depuis 1900 ; M. John Houliston, $1,200 par année, employé depuis 1901.

DEPOT DES PHARES DU CANADA, A KINGSTON.

M. MONK :

1. Quelle est la superficie totale et la désignation cadastrale des propriétés acquises par le Gouvernement pour l'établissement d'un dépôt des phares du Canada à Kingston ?
2. Quels prix ont été payés ?
3. Quels ont été les vendeurs, quelles commissions ont été payées pour la vente et à qui l'ont-elles été ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), pour le ministre de la Marine et des Pêcheries :
1. Le Gouvernement n'a pas de dépôt des phares à Kingston.
2. Voir réponse n° 1.
3. Voir réponse n° 1.

ACHAT DE CARBURE.

M. AMES (par M. Lancaster) :

1. Quelle quantité de carbure pour gaz acétylène a été achetée ou fabriquée par le ministère de la Marine et des Pêcheries depuis le 1er juillet 1903 ?
2. De qui les achats ont-ils été faits ?
3. Quels sont les prix payés ?
4. Des soumissions ont-elles été demandées par annonces publiques ? Dans la négative, pourquoi ?
5. Existe-t-il des contrats pour approvisionnement futur ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), pour le ministre de la Marine et des Pêcheries :
1. 187 tonnes $\frac{1}{2}$ ont été achetées ; il n'en a pas été fabriqué.
2. De la compagnie dite " Ottawa Carbide Company ".
3. $65 par tonne.
4. Non ; il n'a pas été demandé de soumissions, comme le carbure était acheté au prix du gros en petites quantités, au fur et à mesure des besoins.
5. Non.

DEPOT DES PHARES, KINGSTON.

M. LALOR (par M. Lancaster) :

1. Les édifices et constructions du Gouvernement se rattachant au dépôt des phares à Kingston, ont-ils été érigés par voie de contrat ?
2. Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées, et dans quels journaux et à quelles dates les annonces ont-elles été publiées ?
3. Quelles soumissions ont été reçues, quelles offres ont été faites et qui a obtenu le contrat?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre), pour le ministre de la Marine et des Pêcheries :
1. Je répondrai encore une fois que le Gouvernement n'a pas de dépôt des phares à Kingston.
2. Voir la réponse n° 1.
3. Voir la réponse n° 1.

POSTE DE DISTRIBUTION DES DEPECHES, MONTREAL.

M. AMES (par M. Lancaster) :

1. Le Gouvernement a-t-il récemment acheté, comme emplacement d'un poste de distribution de dépêches, une propriété dans la ville de Montréal, en face de la gare Bonaventure du chemin de fer le Grand Tronc ?
2. Dans l'affirmative, quels sont les numéros de cadastre et les subdivisions de cette propriété ?
3. Quelle est la superficie totale de la propriété achetée ?
4. Quels étaient les précédents propriétaires?
5. Quel prix a été payé ?
6. Quel agent a négocié l'affaire, et quel a été le chiffre de sa commission ?

L'honorable CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :
1. Oui.

2. Terrain, 731 et moitié nord-est de 732 du cadastre, quartier Saint-Joseph.

3. Superficie, 13,395 pieds.

4. Propriétaire du terrain 731, madame McCrory ; du terrain 732, madame Myler.

5. Pour le terrain 731, $25,000 ; pour le demi lot 732, $12,000.

6. M. U. H. Dandurand, de Montréal, commission de 5 p. 100. Son travail, toutefois, ne se borna pas à faire l'achat de la propriété ; car dans le cas de la propriété Myler, il lui fallut vérifier les titres, voir à la licitation judiciaire, par suite de l'existence d'une substitution qui nécessita l'intervention des tribunaux, obtenir des renseignements au sujet des locataires, de la valeur des immeubles voisins, de la date de construction et de la valeur des bâtiments sur place, etc.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie de toute correspondance, pétitions, résolutions, rapports et mémoires en la possession du Gouvernement ou quelqu'un de ses membres, concernant le tracé et la construction d'embranchements de chemins de fer dans la province de l'île du Prince-Edouard. Aussi, état indiquant le nombre d'explorations faites dans la province depuis 1900, les routes étudiées et le coût de chacune.—M. R. Martin.

Copie de toute correspondance et dépêches échangées entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales au sujet de l'établissement en Canada d'une succursale de la Monnaie royale.—M. Monk.

Etat indiquant quelles sont les dates respectives de la nomination des commissaires du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et du personnel qui est employé par la commission, et quel montant total a été dépensé jusqu'au 31 décembre 1904 pour ladite commission sous les rubriques de (a) salaires des commissaires ; (b) salaires des employés ; (c) dépenses ; et (d) loyers de bureaux.—M. Foster.

Etat indiquant séparément le montant dépensé par le gouvernement fédéral depuis le 1er juillet 1873, pour construire, outiller et subventionner les chemins de fer et les canaux en Canada, la valeur des terres données à titre de subventions, sur le pied de un dollar l'acre, et l'estimation des obligations totales contractées par le Canada pour la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique. Etat indiquant séparément la partie desdites dépenses qui ont été faites ou qui sont à faire, comme susdit, pour les chemins de fer et canaux, dans chaque province du Canada et les territoires du Nord-Ouest, en en déduisant les sommes qui ont pu être portées au débit de quelqu'une desdites provinces ou desdits territoires du Nord-Ouest dans le compte de leur dette envers le gouvernement du Canada.—M. A. Martin.

Copie de toute correspondance au sujet de la construction d'un nouveau bateau devant servir à maintenir les communications en hiver entre l'île du Prince-Edouard et le continent. Aussi, copie du rapport de l'inspecteur sur la condition du steamer " Stanley " faisant le service sur cette route, les réparations faites audit steamer et les avaries causées par les glaces. Aussi, tous autres renseignements en la possession du Gouvernement quant à la date de la construction, la classe, etc.—M. A. Martin.

Copie de toute correspondance échangée avec le Gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou aucun fonctionnaire à l'emploi du Gouvernement, concernant la nomination d'un président d'élection pour le comté de Dorchester, Québec, pour l'élection générale de 1904, et la démission de toute personne ainsi nommée.—M. Morin.

Etat indiquant quels contrats pour travaux ou approvisionnements ont été accordés depuis le 1er juillet 1903 à d'autres personnes que les plus bas soumissionnaires dans le ministère de la Marine et des Pêcheries par l'autorité de l'Exécutif en la manière énoncée dans l'article 6 de l'acte 55-56 Vic., chap. 17. Aussi, les noms et les offres de tous les soumissionnaires écartés dans chaque cas, et les motifs pour lesquels la plus basse soumission n'a pas été acceptée.—M. Lewis.

Etat donnant les noms de toutes personnes ajoutées permanemment ou temporairement à la feuille de paie du service météorologique, depuis le 30 juin 1904, et le montant reçu par chacune d'elles jusqu'à date.—M. Monk.

Copie de toute correspondance entre le ministre de la Marine et des Pêcheries et la " Submarine Signal Company ", de Boston, Etats-Unis, y compris tous contrats ou convention conclus entre les parties susmentionnées.—M. Monk.

Etat faisant connaître tous les contrats qui, depuis le 1er juillet 1903, ont été conclus ou renouvelés par le ministère de la Marine et des Pêcheries avec toute personne ou compagnie pour la mise en place, l'entretien ou la garde de bouées de port, donnant, dans chaque cas, le nom de l'entrepreneur, le montant annuel de son contrat et la date de son expiration ; indiquant aussi en quels cas des soumissions publiques n'ont pas été demandées et en quels cas la plus basse soumission n'a pas été acceptée.—M. Monk, pour M. Ames.

PLANS DU GRAND-TRONC-PACIFIQUE.

M. A. C. BOYCE (Algoma-ouest) :

Je demande copie du plan ou des plans déposés par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique au ministère des Chemins de fer et des Canaux et indiquant le point terminus ou les points terminus projetés sur la côte du Pacifique. Aussi, copie du plan ou des plans déposés par ladite compagnie indiquant les points terminus à Port-Arthur, Fort-William et Winnipeg.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il n'y a pas de plans déposés et approuvés au département des Chemins de fer et des Canaux. Par conséquent, la motion ne saurait guère être agréée.

L'honorable M. JOHN HAGGART : L'honorable député (M. Boyce) n'a pas dit " approuvés ".

M. EMMERSON : Nous ne pouvons nous en occuper s'ils ne sont pas approuvés. Il ne serait pas régulier de les rendre publics ; cela pourrait faire l'affaire de ceux qui voudraient se livrer à la spéculation, mais je ne pense pas que l'intérêt public en serait favorisé.

M. BOYCE : A-t-il été déposé des plans, quels qu'ils soient, approuvés ou non ?

M. EMMERSON : Ils n'ont pas été approuvés.

M. BOYCE : Je demande s'il en a été déposé.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. EMMERSON : Oui, quelques plans ont été déposés, mais ils n'ont pas été approuvés.

M. HAGGART : La demande est-elle accordée ou refusée ?

Sir WILFRID LAURIER : Les plans n'ayant pas été approuvés, le Gouvernement ne peut pas les déposer. Je crois que mon honorable ami (M. Boyd) trouvera la raison suffisante et n'insistera pas sur sa demande.

M. R. L. BORDEN : Il faudrait étudier la question : le Gouvernement a peut-être raison, mais je n'en suis pas sûr.

(La motion est réservée.)

BILL DES ETIQUETTES DES UNIONS OUVRIERES.

La Chambre se forme en comité général pour re prendre la suite de la discussion sur le bill des étiquettes des unions ouvrières (n° 10), déposé par M. Ralph Smith.

M. le président prend le bureau.

M. R. L. BORDEN : La dernière fois que ce bill est venu en discussion, j'ai compris que le ministre de la Justice avait quelques observations à faire sur le sujet, et aussi qu'il devait préparer un amendment donnant la forme voulue à certaines propositions faites en séance du comité. L'auteur du bill (M. Smith) a paru accepter la proposition et la discussion a cessé, mais je ne vois pas aujourd'hui l'honorable ministre de la Justice à son siège.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami (M. R. L. Borden) a raison ; le ministre de la Justice devait s'occuper d'un point soulevé par l'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville (M. Demers). Malheureusement, l'honorable ministre de la Justice a été obligé de s'absenter de la Chambre aujourd'hui, et conséquemment je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la question et demande la permission de siéger de nouveau.

(M. le président fait son rapport.)

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET SECONDS DE NAVIRES.

L'ordre du jour appelle la deuxième lecture du bill n° 44, de M. Lancaster, tendant à modifier l'acte concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires.

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai que cet item soit réservé.

M. LANCASTER : Je suppose qu'en l'absence du ministre de la Marine et des Pêcheries——

Sir WILFRID LAURIER : Et du ministre de la Justice aussi.

M. LANCASTER : En effet, je crois qu'il ne serait pas sage de discuter ce bill en l'absence des deux ministres, mais comme on a enlevé deux jours aux députés par semaine et vu que nous désirons beaucoup discuter ce bill, je demanderai à l'honorable premier ministre de vouloir bien m'aider à le soumettre à la discussion quelqu'un de ces jours.

Sir WILFRID LAURIER : Bien certainement.

EXAMEN DU BUDGET.—TRANSPORT GRATUIT DU FOIN SUR L'INTERCOLONIAL.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER : Avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je veux demander à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) s'il voudrait bien aider à faire déposer au plus tôt sur le bureau de la Chambre la réponse à une demande de renseignements concernant le transport du foin sur l'Intercolonial. Nous aimerions à avoir ces renseignements aussi vite que possible.

L'honorable M. H. R. EMMERSON : Ces documents sont pour la plupart gardés à Moncton, et il faut recueillir les certificats tout le long de la ligne. Cela exige beaucoup d'ouvrage, mais nous y travaillons aussi rapidement que possible.

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

M. le président prend le bureau.

M. FOSTER : Avant de commencer, je proposerais au ministre de débuter par les ministères dont nous avons les dépenses dans le rapport de l'auditeur général. L'autre soir, nous avons voté des crédits au sujet desquels nous n'avions rien dans le rapport, mais je crois que c'était avec l'entente que nous n'en voterions pas davantage, et que nous discuterions les crédits des ministères au sujet desquels nous avons le rapport de l'auditeur général. Le ministère des Travaux publics est dans cette catégorie, mais avant de voter d'autres subventions aux compagnies de steamers, nous aimerions à avoir devant nous la partie du rapport de l'auditeur général qui s'y rapporte. Toutefois si le ministre décide que l'on poursuive l'examen de son budget maintenant, je crois que le comité le permettra, s'il est entendu qu'on réservera les item au sujet desquels nous avons besoin d'un peu plus de renseignements et que la Chambre se ré-

serve le privilège de les discuter lorsque le rapport de l'auditeur général sera déposé.

M. PATERSON : Si l'honorable député consent à discuter les subventions aux compagnies de steamers aujourd'hui, je crois qu'il fera beaucoup plaisir à l'honorable ministre des Travaux publics, qui est très occupé dans son ministère aujourd'hui, mais sera prêt demain à reprendre la suite de ses crédits. Pour aujourd'hui nous avancerons autant que nous le pourrons dans le vote des subventions aux compagnies de navigation, avec l'entente proposée par l'honorable député.

Communication par steamer pendant la saison de 1905, c'est-à-dire depuis la clôture de la navigation, entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, $12,500.

M. PATERSON : Il n'y a pas de changement. La convention date du 15 mars 1900 et expire le 31 décembre 1905. Les entrepreneurs sont la compagnie de navigation à vapeur de Charlottetown. Les steamers sont le " Northumberland ", de 1,255 tonneaux, et le " Princess ", de 541 tonneaux. Les ports d'escale sont Charlottetown (P.-E.), Pictou (N.E.), Summerside (P.E.), et Pointe-du-Chêne (N.-B.). La vitesse du " Princess " est de douze nœuds et demi à l'heure et celle du " Northumberland " de quinze nœuds. Ces steamers font tous les jours le service des ports que j'ai mentionnés et transportent le courrier.

M. MARTIN : Le Gouvernement n'a-t-il pas reçu une demande d'un autre armateur et d'une élévation de la subvention ?

M. PATERSON : Le Gouvernement et la compagnie échangent en ce moment des lettres à ce sujet, mais aucune décision n'a été prise, et le crédit que nous demandons est le même que l'année dernière. S'il était jugé nécessaire d'ajouter un nouveau bateau au service il faudrait alors faire une autre convention et demander, je crois, un crédit supplémentaire.

M. A. MARTIN : A-t-on renouvelé l'ancienne convention ?

M. PATERSON : Je suppose qu'on pourra la renouveler pendant l'été.

M. A. MARTIN : La chambre de commerce de Charlottetown a adopté une déclaration dans laquelle elle se plaint que la compagnie impose aux expéditeurs et aux passagers des prix élevés de transport sur ses bateaux. On se plaint aussi, tout en admettant que la compagnie a un très bon vapeur pour faire le service de Summerside, le " Princess " qui fait le service entre Charlottetown et Pictou est devenu trop vieux, et le trafic considérable qui se fait entre ces deux ports demande aujourd'hui un bateau beaucoup plus grand. On me dit que la compagnie serait prête à placer un bateau beaucoup plus grand pour faire ce service, mais qu'elle ne le peut pas avec la subvention actuelle. Je vois que le Gouvernement paie pour le service entre la terre ferme et les îles de la Madeleine une subvention de $15,000. Je n'en fais pas un reproche, mais le ministre et la Chambre savent que le Gouvernement fédéral est obligé par l'acte d'union à maintenir les communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, et les sommes votées pour ce service sont évidemment insuffisantes. La compagnie de navigation à vapeur a rendu de grands services à la province, mais le service à Charlottetown ne répond pas aux besoins du public. On nous fait payer, de Saint-Jean à Charlottetown, une distance de cent quatre-vingt-dix milles, 59 cents par cent livres de fret, tandis que de Saint-Jean à Sydney, une distance de quatre cents milles, le tarif n'est que de 30 cents. Les tarifs sont trop élevés, mais la compagnie dit qu'elle ne peut pas les réduire tant que le Gouvernement n'augmentera pas sa subvention. J'espère donc que dans la préparation des crédits supplémentaires le Gouvernement augmentera la subvention de cette compagnie. Le commerce entre la province et la terre ferme augmente rapidement et demande un meilleur service que celui qu'on nous donne actuellement entre Charlottetown et Pictou.

M. EDWARD M. MACDONALD : Au sujet de cette demande de mon honorable ami de Queen, il y a un point essentiel sur lequel je veux insister et qui s'applique à toutes les propositions que l'on peut faire concernant les communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, savoir : que ces communications doivent être réglées entièrement dans les intérêts de l'île du Prince-Edouard et pour le seul bénéfice des habitants de cette province.

Je dois dire que les actionnaires de la compagnie propriétaire des bateaux qui font le service et à laquelle nous votons cette subvention sont tous des citoyens de l'île. Mon honorable ami a parfaitement raison lorsqu'il se plaint du service, et que le bateau qui navigue entre Charlotteotwn et Pictou ne suffit pas au trafic considérable et qui augmente entre ces deux points, ni n'est aménagé d'une façon satisfaisante pour le transport des passagers. Mais cette compagnie a fait de bonnes affaires, payé de bons dividendes et a mis de côté une réserve considérable avec laquelle elle se propose d'acheter un nouveau bateau : et ceux qui vivent sur la terre ferme et ont occasion quelquefois de visiter ce jardin du golfe, aimeraient à voir cette compagnie qui paie de si beaux dividendes, donner un meilleur service à ceux qui n'ont pas l'avantage de demeurer dans cette localité privilégiée ; c'est ce que le Gouvernement devrait exiger d la compagnie avant de lui accorder de nouvelles faveurs. Personne ne peut faire le voyage de la terre à l'île et retour en moins de trois jours, de quelque point de la Nouvelle-Ecosse qu'il parte. Conséquemment, le Gouvernement devrait, avant

d'accorder la moindre augmentation de subside à cette compagnie, exiger qu'elle fasse entre Charlottetown et Pictou un service de pas plus de vingt-quatre heures. Il n'y a pas de raison empêchant d'établir un service de vingt-quatre heures, et la population de la Nouvelle-Ecosse et des Provinces maritimes a droit à plus d'égards de la part de cette compagnie. Mon honorable ami se rappelle sans doute qu'il n'y a pas encore très longtemps cette même compagnie combattait activement devant le Parlement la proposition d'accorder une charte à une autre compagnie qui s'offrait de faire le même service ; je ne demande donc rien de déraisonnable lorsque je dis que le Gouvernement devra, avant d'accorder une augmentation de subvention à cette compagnie, ou lui adjuger de nouveau l'entreprise, exiger d'elle qu'elle mette pour faire le service entre Charlotttown et Pictou un vapeur plus grand et plus commode que le bateau actuel. Je demanderai de plus que le Gouvernement oblige la compagnie à régler le départ de ses bateaux de façon que l'on puisse partir de Pictou le matin, aller à Charlottetown et revenir le soir, au lieu de continuer le régime actuel de départ des bateaux le matin de l'île, ce qui nous met dans l'impossibilité de faire le voyage en moins de trois jours.

M. A. MARTIN : Je suis de l'avis de mon honorable ami que le Gouvernement devrait, dans la prochaine convention qu'il fera avec cette compagnie, l'obliger à faire approuver que le Gouvernement les heures de départ de ses bateaux. La prétention que la compagnie est très riche est niée par un grand nombre de personnes, et pour ma part je ne sais pas si elle a un fonds de réserve considérable. Si une autre compagnie de la Nouvelle-Ecosse est prête à entreprendre le service, je ne vois pas d'empêchements à ce qu'elle tente l'entreprise ; mais, ainsi que je l'ai dit, le service de Summerside donne satisfaction ; c'est le bateau qui fait le service entre Charlottetown et Pictou qui ne suffit pas au trafic et qui devrait être remplacé par un meilleur. Il est douteux, cependant, que la subvention actuelle soit suffisante pour continuer le service actuel, surtout s'il faut abaisser le fret au même niveau que ceux des autres routes.

Nous prétendons que les prix de transport d'un point quelconque du Canada a un autre point de l'île du Prince-Edouard à Charlottetown ou autre, ne devraient pas excéder les prix de l'Intercolonial. Notre île a beaucoup souffert sous ce rapport, car les prix du fret de ces bateaux sont extrêmement élevés. Je ne suis pas en mesure de dire si c'est parce que la subvention n'est pas assez haute, mais le chiffre n'en est certainement pas fort. Je vois que nous donnons une subvention beaucoup plus considérable au service des îles de la Madeleine. J'espère cependant que le ministre s'occupera de faire améliorer ce service, et c'est le seul objet de mes remarques.

M. MACDONALD.

M. PATERSON : Je constate que l'on ne se plaint pas du bateau qui fait le service entre Summerside et la Pointe-du-Chêne, et qui fait quinze nœuds à l'heure, mais du bateau qui fait le service entre Pictou et Charlottetown, qui ne fait que douze nœuds et demi.

M. le PRESIDENT : Cet item est-il adopté ?

Adopté.

Communication à la vapeur du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906 entre Grand-Manan et la terre ferme, $5,000.

M. PATERSON : Il n'y a pas de changements dans ce crédit.

M. FOSTER : Quels bateaux font ce service?

M. PATERSON : Ce service est fait par la compagnie de steamers du Grand-Manan qui y maintient un bateau et transporte le courrier.

(Adopté.)

Communication à la vapeur durant la saison de 1905, c'est-à-dire pour au moins 52 voyages hebdomadaires d'aller et retour, entre Saint-Jean et Halifax, via Yarmouth et les ports intermédiaires, $10,000.

M. PATERSON : Il n'y a pas de changements dans ce service qui n'expire qu'en 1908.

M. R. L. BORDEN : Quels bateaux font ce service?

M. PATERSON: Ceux de William Thompson et Cie. Ils transportent le courrier.

M. FOSTER : J'aimerais à savoir si le ministre du Commerce prend les mesures nécessaires pour s'assurer si tous ces services de navigation sont réellement nécessaires, si le trafic augmente et si le pays en a pour son argent. Il y en a qui sont d'absolue nécessité, car il faut maintenir les communications entre certains points. Mais la plupart de ces subventions sont servies comme aide à la navigation et au commerce. Il y a quelques années nous en avons fait un inventaire complet et des changements considérables ont été faits. On a supprimé des subventions qui ont été jugées inutiles ; on a réduit ou augmenté le chiffre de quelques autres, et on en a accordé une ou deux nouvelles pour remplacer celles qui avaient été supprimées. C'est une bonne chose que de faire un inventaire de temps à autre, afin de voir si nous ne payons pas trop cher pour certains services. Je vois que la liste en est considérablement augmentée. Nous payons aujourd'hui $968,000, un million pour bien dire, en subventions pour des services de navigation à travers l'Atlantique, aux Indes et au Canada. Je suppose que le ministre du Commerce a quelques moyens de se renseigner sur l'état de ces services, sur le volume du trafic qu'ils font, son augmentation ou sa diminution, afin qu'il puisse

savoir s'il est mieux de continuer, discontinuer ou augmenter la subvention, car il est certainement de mauvaise politique de payer une certaine somme pour un service inférieur, si en doublant cette somme vous pouvez obtenir le service qu'il faut, et augmenter le trafic entre les ports d'escale. Le ministre a-t-il quelque méthode de recueillir des renseignements qui pourraient l'aider et aider la Chambre en même temps à juger de l'utilité de ces subventions, à découvrir quelles subvention sont profitables, quelles sont les promesses de chacune, quels services effectifs elles procurent, et quels moyens il faudrait prendre pour les améliorer?

M. PATERSON : Le sous-ministre m'informe que le ministère a des rapports sur chaque service, mais je ne sais pas s'ils couvrent tous les points mentionnés par mon honorable ami. Je suppose que les contrats passés entre le Gouvernement et les entrepreneurs stipulent certaines conditions qui doivent être remplies. Les seuls autres renseignements seraient les plaintes contre l'inefficacité du service ; mais il n'y a pas de rapport régulier d'après lequel la Chambre pourrait, ainsi que le demande l'honorable député (M. Foster), juger si la subvention a eu pour effet de développer le trafic.

M. W. F. MACLEAN : Ne serait-il pas bon qu'un membre du Gouvernement fournisse à la Chambre une revue complète des subventions que nous votons aux compagnies de navigation, afin que le pays puisse juger s'il en reçoit un bénénfice ou non. S'il est impossible d'avoir une revue de ce genre cette année, il devrait être entendu que le Gouvernement sera en mesure l'année prochaine de justifier l'utilité de ces subventions ou proposer des améliorations. Il n'est que juste que la Chambre soit mise en possession des renseignements qui lui aideront à décider si une dépense aussi considérable est justifiable, et si le public en a pour son argent.

M. PATERSON : Le sous-ministre vient de me donner de nouveaux renseignements qui ne contredisent pas, mais ajoutent à ceux que j'ai déjà donnés. Aucune de ces subventions n'est payée aux compagnies de navigation avant que les préposés aux douanes et aux postes n'aient signé des certificats attestant que les conditions de l'entreprise ont été exactement remplies et le service bien fait. Mais nous n'avons pas dans cela de renseignements sur le développement du trafic intérieur. Ces certificats prouvent seulement qu'il y a une surveillance et que les subventions ne sont payées que lorsque le service a été fait. Nous n'avons au ministère aucuns rapports au sujet du développement du trafic, grâce à ces subventions.

M. SPROULE : C'est pourtant la partie la plus importante. C'est dans cette intention que l'on a inauguré ce régime des subventions. Je me rappelle que l'honorable ministre du Commerce a fait des déclarations dans ce sens. Il espérait que les subventions qu'il accordait développeraient le trafic. Si l'on découvre que l'on n'y arrive pas par ce moyen, il serait sage de cesser de payer la subvention. La Chambre devrait être mise en possession de données qui lui permettraient de juger de l'utilité de ces subventions.

M. FOSTER : Le ministre comprend parfaitement que la surveillance dont il parle n'est qu'une surveillance de pure forme. On exige des certificats attestant que certains voyages ont été faits, mais rien ne montre si le bateau était chargé ou allège. La proposition que je fais aurait pour effet, je crois, de nous mettre mieux en état de juger de l'utilité de ces subventions, et il faudra qu'on en vienne là tôt ou tard, car le pays ne peut continuer à payer tous les ans un million de dollars à des compagnies de navigation, sans savoir ce qu'il reçoit en retour. Tous les jours surgissent des demandes de nouveaux services, et comme nous ne pouvons les accorder toutes, nous devons savoir à quel endroit il sera mieux de dépenser notre argent. Les préposés aux douanes et les capitaines mêmes des bateaux pourraient tenir un état détaillé du trafic entre les différents ports, et cet état serait d'une grande utilité à la Chambre et au pays. Le ministre a dit que des plaintes avaient été faites au sujet de quelques-uns des services. Je suppose que le Gouvernement a fait faire une enquête au sujet de ces plaintes. Sinon on devrait en faire. Le ministère pourrait aussi recueillir beaucoup de renseignements sur l'état du trafic, en obligeant les fonctionnaires du Gouvernement et les capitaines de ces bateaux à donner des réponses à un questionnaire qui lui serait fourni.

Si l'on n'a encore rien fait dans ce sens, j'espère que l'on fera quelque chose d'ici à l'année prochaine, car notre devoir est de n'accorder ces subventions que suivant leur utilité commerciale et publique, et non pas seulement parce qu'un tel ou un tel les demande.

M. DANIEL : Le steamer qui fait ce service a été construit expressément pour cela, et je suppose qu'on a dû le construire assez grand et assez fort pour suffire aux besoins.

M. PATERSON : Pour ma part, je trouve que les observations du député de Toronto-nord sont très justes, et je crois qu'il est possible de recueillir les renseignements qu'il demande. Je crois réellement qu'il est très important que nous ayons ces renseignements. Il est bon que nous sachions s'il est sage de continuer à payer ces subventions. D'un autre côté, si le trafic a beaucoup augmenté, alors il n'y a pas de nécessité que les subventions soient aussi élevées ? Je crois que les idées de mon honorable ami ont du bon et méritent qu'on les étudie. Le compte rendu des débats les portera à la connaissance du ministre ;

c'est tout ce que je puis dire pour le moment ; mais il me semble que la proposition a du bon sens, et que l'on devrait trouver quelque moyen de la mettre à exécution.

M. W. F. MACLEAN : N'est-ce pas exactement pour faire cette besogne que le ministère du Commerce a été créé à grands frais il y a quelques années, et le ministre ne devait-il pas s'occuper spécialement de cette question ? Celui qui a la responsabilité de ce ministère devrait être prêt à justifier toutes ces dépenses, et à faire à la Chambre un rapport général de la situation. J'espère que l'année prochaine, sinon cette année, le ministre du Commerce pourra nous donner des renseignements sur ce crédit qui est considérable et touche au développement de notre commerce. Nous devrions avoir un rapport qui nous montrera si l'argent que nous payons contribue à développer notre commerce ou non.

(Adopté.)

Communications à la vapeur durant la saison de 1905, c'est-à-dire depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, entre Saint-Jean et les ports du bassin des Mines, $3,000.

M. R. L. BORDEN : Quel est le bateau qui fait le service à cet endroit ?

M. PATERSON : Le "Brunswick". Il n'y a pas de changement. C'est le même service et la même subvention que l'année dernière.

(Adopté.)

Communication à la vapeur du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906 entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge, $1,200.

M. FOSTER : Quel bateau fait le service à cet endroit ?

M. PATERSON : L' "Electra."

M. FOSTER : Quel est son tonnage ?

M. PATERSON : Je n'ai pas ce renseignement devant moi.

M. ALEX. MARTIN : Je connais le bateau. Il est petit, mais il fait un excellent service. Il fait un voyage toutes les semaines, et a été très utile.

M. PATERSON : Ce bateau arrête à Bridge-Point, à Murray-Harbour, nord et sud, et à la rivière Murray.

M. FOSTER : Le ministre pourra nous donner ces détails une autre fois.

(Adopté.)

Communication à la vapeur du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906 entre Québec et le bassin de-Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires, $8,500.

M. PATERSON : Le bateau qui fait le service entre ces endroits et aux ports intermédiaires, qui sont nombreux, est le "Gaspésia". Il jauge quatre cent quatre-vingt-dix tonnes, en porte deux cent quatre-vingt-sept, a cent soixante-sept pieds de long et vingt-sept pieds de large.

M. INGRAM : N'a-t-on pas changé le chiffre de cette subvention depuis l'année dernière ?

M. PATERSON : On me dit qu'elle a été augmentée.

M. INGRAM : Combien payait-on l'année dernière ?

M. PATERSON : On avait voté $7,500 dans le budget principal et $1,000 dans le budget supplémentaire.

L'honorable M. R. LEMIEUX (solliciteur général) : On a accordé cette augmentation de $1,000 parce qu'on obligeait le bateau à faire escale à un plus grand nombre de ports. Autrefois, il ne stoppait qu'aux ports intermédiaires du comté de Gaspé, mais l'année dernière plusieurs localités du comté de Rimouski, envoyèrent une requête demandant que le bateau touchât à cinq ou si autres ports de ce comté. C'est pour cela qu'on a augmenté de $1,000 la subvention à ce steamer qui fait un très bon service sur cette côte. Ainsi que les honorables députés le savent, l'Intercolonial ne traverse pas la péninsule qui s'étend depuis Summit ou Métis jusqu'à Paspébiac. Cette région est montagneuse, mais il y a le long de la côte de petites anses où sont établis des pêcheurs, qui grâce à ce bateau peuvent expédier leur poisson à Québec, Montréal et autres endroits.

M. FOSTER : A quoi sert ce bateau d'une façon générale ?

M. LEMIEUX : Il transporte environ deux cents passagers ; cent cinquante de deuxième classe, je crois et cinquante de première.

M. FOSTER : Combien de voyages fait ce bateau ?

M. PATERSON : Deux voyages entiers par mois.

M. FOSTER : Quelle est la distance ?

M. LEMIEUX : A peu près huit cents milles, je crois.

M. FOSTER : Combien de nœuds ?

M. LEMIEUX : Environ onze nœuds.

(Adopté.)

Service à la vapeur entre un port ou des ports de l'île du Prince-Edouard et un port ou des ports d'Angleterre, $7,000.

M. ANGUS A. MACLEAN : Je crois que ce service pourrait être grandement amélioré. On a entendu beaucoup de protestations dans la province au sujet des dates des départs de ces bateaux et des prix de transport. Les expéditeurs prétendent que les prix ne devraient pas être plus élevés que ceux que l'on fait payer de Montréal, Saint-Jean et Halifax, tandis que souvent on leur fait payer plus cher.

M. PATERSON : Je crois que l'on n'a payé l'année dernière que $2,500 de cette subvention, parce que toutes les conditions du contrat n'avaient pas été remplies.

M. A. A. MACLEAN : Les expéditeurs de l'île du Prince-Edouard préféreraient beaucoup si ces bateaux au lieu d'aller à Manchester, allaient à Liverpool qui leur offre un marché beaucoup plus avantageux. Est-ce l'intention du Gouvernement de faire ce changement ?

M. PATERSON : La question est à l'étude. Les entrepreneurs de ce service étaient " The Manchester Liners. Limited," et le bateau qui était le " Manchester Trade" jaugeait trois mille trois cent dix-huit tonneaux.

Ce paquebot desservait, sans doute, Manchester et Charlottetown. Il a été voté une subvention de $7,000, dont il n'a été gagné que $2,500.

M. A. A. MACLEAN : Combien a-t-il fait de voyages ?

M. PATERSON : Un seul.

M. FOSTER : Le contrat stipule-t-il un service d'été ?

M. PATERSON : Le contrat stipule deux voyages circulaires complets ; le premier, antérieurement au mois d'octobre. 1904 et le deuxième, avant le 15 décembre 1904. Mais il n'a été effectué qu'un seul voyage.

M. FOSTER : Le ministre devrait nous faire connaître les motifs qui ont empêché la compagnie de faire deux voyages.

M. A. A. McLEAN : En 1903, me dit-on, il n'a été versé que $1,500 pour un voyage. Pourquoi a-t-on versé à la compagnie, l'année dernière, $2,500 pour le même service ?

M. PATERSON : On m'informe qu'il a été payé $2,500, l'année dernière. La somme de $1,500, à laquelle l'honorable député fait allusion, n'est qu'une fraction du prix retenue, en raison de quelque différend survenu avec quelques-uns des expéditeurs. Finalement le différend a été réglé et la créance acquittée. La compagnie de vapeurs en est venue à composition avec les expéditeurs, et leur créance a été acquittée. Sans doute, l'honorable député tiendrait à savoir ce que nous projetons de faire, à l'avenir.

M. FOSTER: Non; je ne saisis pas bien encore l'explication du ministre.

M. PATERSON : La compagnie de vapeurs, paraît-il, réclamait $1,500.

M. FOSTER: De quelle source?

M. PATERSON: De la subvention même, et je le répète, il existait un différend entre la compagnie et les expéditeurs. La somme de $1,500 a été retenue, jusqu'à ce qu'il fût intervenu un accord entre les intéressés.

M. FOSTER: De quel accord s'agit-il?

M. PATERSON: Je ne saurais dire.

M. R. L. BORDEN: Le ministre pourrait peut-être élucider la question, en faisant connaître au comité sur quelle base s'est effectué le paiement de la subvention. Est-ce tant par voyage ou bien sur le pied de la quantité des transports effectués?

M. PATERSON: Quant à savoir sur quel pied le paiement de la subvention devait s'effectuer, je dois dire que, d'après les notes que j'ai sous les yeux, il s'agit d'une subvention de $7,000, affectée au service complet de deux voyages circulaires. Il est stipulé que les prix du transport des marchandises ne sauraient être plus élevés, entre les ports désignés, que ceux en vogue, entre Montréal et Manchester, et il est probable que c'est dans l'interprétation de cette clause du contrat que serait survenu le différend entre la compagnie et les expéditeurs. Ce n'est qu'une simple hypothèse, qui semble rationnelle, n'est-ce pas?

En raison du grief formulé par les expéditeurs à cet égard, une partie de cette subvention de $7,000 a été retenue, jusqu'à ce que la compagnie fût entrée en composition avec les expéditeurs ; et comme il est intervenu un accord entre les intéressés, la somme de $1,500 a été versée à la compagnie.

M. FOSTER : De quel grief s'agit-il ?

M. PATERSON : Il paraîtrait qu'une grande quantité de bétail sur pied qui devait être expédiée par ce steamship avait été transportée jusqu'à certains ports où il brûla la relâche. Il en résulta de graves pertes pour les intéressés qui comptaient expédier leur bétail sur ce vapeur, et voilà pourquoi la compagnie a dû entrer en composition avec eux. Des griefs dans ce sens ayant été transmis au ministère du Commerce et de l'Industrie, celui-ci retient $1,500 sur la subvention réclamée par la compagnie, en attendant que les intéressés entrassent en arrangement. L'accord étant intervenu, la somme en question fut payée.

M. A. MARTIN : Est-ce que ces expéditeurs ont été indemnisés des pertes subies ?

M. PATERSON : Oui. Le sous-ministre croyait les députés de l'île du Prince-Edouard au courant de cette affaire.

M. A. A. MACLEAN : Je prierais le ministre de déposer sur le bureau la liste des expéditeurs qui ont touché cette indemnité. Ces expéditeurs, me dit-on, n'ont rien reçu et les tribunaux sont saisis de l'affaire, des poursuites ayant été dirigées contre Furness-Withy et Cie, par les expéditeurs, qui réclament des dommages-intérêts pour les pertes qu'ils ont subies. Il importe de réserver l'article en discussion, en attendant le dépôt du document demandé.

M. PATERSON : J'y consens volontiers.

M. INGRAM : Le ministre affirme-t-il que sur le crédit de $7,000 ouvert l'année dernière, il n'a été versé que $2,500 ?

M. PATERSON : Oui, paraît-il. L'honorable député (M. A. A. Maclean) affirme-t-il qu'il s'agisse de la ligne Furness-Withy ?

M. A. MACLEAN : La ligne de Manchester.

M. PATERSON : Si je ne me trompe, l'honorable député a désigné Furness-Withy et Cie.

M. A. A. MACLEAN : La ligne de Manchester est sous la direction de Furness-Withy et Cie.

M. PATERSON : Il est préférable de réserver l'article en discussion.

M. INGRAM : En premier lieu, le ministre s'était fait ouvrir un crédit de $3,500 qu'il a voulu, plus tard, relever jusqu'à $7,000, en déclarant qu'il tenait à perfectionner ce service. Il est étrange que le ministre demande un relèvement de crédits quand il n'a utilisé que $2,500 sur le crédit de $7,000 ouvert l'année dernière.

M. PATERSON : L'entreprise est terminée et si elle est renouvelée, la compagnie espère fournir un meilleur service.

M. INGRAM : L'année dernière, elle a reçu précisément la même subvention, $7,000. Pourquoi s'est-elle trouvée dans l'impuissance d'exécuter le même service qu'elle désire entreprendre, cette année ?

M. PATERSON : Je ne saurais dire. Evidemment, le service a été défectueux. Il est possible que l'entreprise soit adjugée à une autre compagnie. Le ministre du Commerce et de l'Industrie, avec pareil crédit à sa disposition, sera en mesure de faire une nouvelle entreprise. Evidemment, le service a été bien insuffisant.

M. R. L. BORDEN : Je tiens à appeler l'attention du ministre sur les observations formulées au sujet des prix de transport des marchandises. S'il faut en croire la note du ministre au sujet de cette entreprise, il est stipulé au contrat que les prix du fret ne doivent pas être supérieurs à ceux en vogue entre Montréal et Manchester.

M. PATERSON : En effet.

M. R. L. BORDEN : Un des députés de Queen déclare que les prix du fret établis par la compagnie sont de beaucoup plus élevés que ceux-là. Peut-être le ministre sera-t-il en lieu de nous éclairer à cet égard, quand l'item en question viendra en discussion. Il importe de se renseigner à ce sujet, car il semble y avoir infraction du contrat.

M. PATERSON : En effet, c'est là une des stipulations du contrat.

M. FOSTER : Le port auquel le steamer n'a pas fait escale est-il désigné au contrat comme un de ceux auquels il était tenu de relâcher ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Puisque le steamer a brûlé la relâche aux ports désignés au contrats pourquoi a-t-on versé la subvention à la compagnie ? Voila un point que le ministre devrait élucider.

M. A. MARTIN : L'année dernière, il a été inscrit au budget un crédit de $7,000, dans l'espoir qu'il s'effectuerait entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne un plus grand nombre de voyages qu'autrefois. On le comprend, un seul voyage entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne est tout à fait insuffisant. Non seulement la compagnie a-t-elle fait un unique voyage, mais elle a exigé pour ce trajet des prix du fret exagérés. Au point de vue de l'élève des bestiaux et des moutons, ainsi qu'à celui de la production d'articles tels que jambon, œufs, lard fumé, beurre et fromage, il n'est pas de région agricole au Canada qui puisse victorieusement soutenir la comparaison avec la province de l'île du Prince-Edouard ; et l'insuffisance des facilités de transport doit fatalement créer de sérieux enbarras aux cultivateurs. Nous le savons parfaitement, la Grande-Bretagne constitue aujourd'hui notre marché par excellence ; or, dans quelle situation l'île du Prince-Edouard se trouve-t-elle ? En premier lieu, il faut que nos exportateurs expédient leurs marchandises à Halifax, quitte à les transborder sur le vapeaur desservant Halifax et la mère patrie. Nos exportateurs ont donc à lutter contre ces désavantages et, à mon avis, au lieu d'un seul voyage par année, l'île du Prince-Edouard devrait bénéficier d'un service de sept voyages au moins. Chaque fois que le steamer a fait escale à Charlottetown, il n'a pu recevoir toutes les marchandises s'offrant au transport, et en outre, le service frigorifique a été tout à fait insuffisant. Et cependant, on prétend combler de faveurs l'île du Prince-Edouard en lui accordant pareil service. L'enseignement qui se dégage de ce fait pour les populations de cette province, c'est le tort énorme que leur causent ce manque de communications avec la Grande-Bretagne et la privation des subventions dont bénéficient les autres provinces. Que le ministre du Commerce et de l'Industrie veille donc à l'établissement d'un service de quatre ou cinq voyages, et il confèrera ainsi un avantage signalé à la province.

En établissant la comparaison entre les cotes du marché de Montréal et celui de l'île du Prince-Edouard, on constate que le prix des viandes de porc, de bœuf et du jambon sont inférieurs de deux cents pour cette dernière province; or, cela tient surtout à ce que nos cultivateurs sont obligés d'expédier, d'abord, leurs produits à Halifax ou à Montréal, quitte à les réexpédier de là en Angleterre, et tout cela, par suite de l'absence de communications directes. Quand on jette un regard sur ce chapitre du budget, on est stupéfié du chiffre des subventions. Sans doute, ce chiffre n'a rien d'exagéré ; mais au moins faudrait-il que

notre province figurât un peu mieux et qu'on la fît participer à ces subventions dans une plus large mesure qu'aujourd'hui, en lui accordant un service de quatre ou cinq voyages. Si je ne me trompe, on pourrait obtenir un steamer qui effectuerait ce service, moyennant une subvention de $1,500 pour chaque voyage. Je serais bien aise d'obtenir des renseignements plus circonstanciés au sujet de cette somme de $2,500 ; car il paraît y avoir quelque chose de louche dans cette affaire ; mais la lumière se fera plus tard à ce sujet. Mon objecitf est d'appeler l'attention sur la situation faite à notre province.

M. PATERSON : Puisque l'article en discussion est réservé, je ne ferai qu'une courte observation. L'exposé de faits présenté par l'honorable député a son importance, quand bien même il ne tendrait qu'à appeler l'attention du ministre sur ces questions ; et je tiens à donner ici mon interprétation de cet exposé de faits, afin de m'assurer de l'exactitude de ma version et de pouvoir la communiquer, en connaissance de cause, au chef de ce ministère. L'honorable député est-il d'avis que le volume du commerce autorise l'établissement d'un service annuel de quatre ou cinq voyages circulaires?

M. A. MARTIN : Oui.

M. PATERSON : De l'avis de l'honorable député, le volume du commerce d'exportation atteindrait un tel chiffre qu'une subvention de $1,500 par voyage circulaire serait une rémunération suffisante ; ou encore, il est d'avis que, grâce à pareille subvention, le ministre, sur la foi de cette affirmation, serait autorisé à déclarer à la compagnie de steamships qu'elle trouverait profit à effectuer quatre ou cinq voyages circulaires pour pareille somme. Bref, le ministre pourrait-il légitimement et avec certitude donner à la compagnie l'assurance qu'elle aurait une cargaison complète par voyage ?

M. A. MARTIN : Oui.

M. PATERSON : Encore une question : quel avis l'honorable député offre-t-il quant à la date de ces voyages ? Serait-il préférable d'effectuer deux voyages au printemps et deux à l'automne; ou bien faudrait-il en fixer la date après la récolte ?

M. A. MARTIN : En réponse au ministre, je dois dire qu'au cours d'une des sessions de la dernière législature, j'ai déjà saisi la Chambre de cette question. Le ministre de l'Agriculture était présent et il promit qu'il se ferait un voyage au printemps; or, après que les cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard eussent engraissé leur bétail et tout disposé pour en faire l'expédition, le steamer n'arriva point, d'où il résulta de grosses pertes. Il pourrait se faire un ou deux voyages au printemps et deux ou trois à l'automne, et, à mon avis, le volume des transports serait amplement suffisant pour ce nombre de voyages. Quant à savoir si une subvention de $1,500 serait suffisante, je dois déclarer que j'ai basé mon affirmation sur l'avis exprimé par mon collègue. Le chiffre des transports, sans doute, est variable ; mais j'affirme que, règle générale, une subvention de $1,500 serait une légitime rémunération ; mais qu'on accorde $1,500 ou $2,000, je suis d'avis que ce serait un excellent placement des deniers publics.

M. PATERSON : Evidemment, ce service a son importance, s'il est susceptible de développement ; car il s'agit d'un commerce d'exportation dont bénéficierait le pays tout entier, pourvu qu'il soit possible d'effectuer une convention avantageuse et de stimuler le marché extérieur.

M. SPROULE : Je ne m'explique guère qu'il ait pu surgir de différend entre la compagnie de steamships et les expéditeurs. Est-ce que le ministre a réparti la subvention entre eux, ou bien a-t-il indemnisé les expéditeurs?

M. PATERSON : Je ne saurais dire ; d'ailleurs, il sera bientôt déposé sur le bureau un état circonstancié à cet égard.

M. A. A. MACLEAN : Qu'on me permette une courte observation, afin d'élucider la question. D'ordinaire, le steamer, en quittant Halifax ou Saint-Jean, fait un circuit pour se rendre à Charlottetown ; c'est ce qui explique la subvention. Il lui faut dévier de sa route, pour atteindre cette dernière ville. En quittant l'un ou l'autre de ces ports, le steamer ne porte qu'une partie de sa cargaison, et le différend survenu au sujet des transports intéresse les expéditeurs.

M. SPROULE : Voici le point que je tiens à élucider : l'expéditeur obtient-il quelque rémunération, du fait qu'il fournit le fret? Lui accorde-t-on une réduction du prix de transport ou autre avantage similaire? Les expéditeurs réclament des dommages-intérêts, naissant de l'infraction au traité commise par la compagnie, en ne fournissant pas de steamer, pour le transport de la cargaison.

M. PATERSON : Au port et à la date désignés.

(Réservé).

Service de steamships bi-mensuel direct, entre Montréal, Québec et Manchester, Angleterre, au cours de l'été, puis entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, au cours de l'hiver, $35,000.

M. PATERSON: Nous avons six steamers attachés à ce service, et en voici les noms : "Manchester City", "Manchester Commerce", "Manchester Trader", "Manchester Corporation", "Manchester Importer." Ils desservent Montréal et Manchester, faisant escale à Québec dans les deux sens ; et au cours de l'hiver, le service s'effectue entre Manchester et Saint-Jean, et le port d'escale est Halifax. C'est donc un service

bi-mensuel régulier ; les steamers transportent les passagers, et le service frigorifique est stipulé au contrat.

M. R. L. BORDEN : Le paiement de la subvention se fait par voyage circulaire.

M. PATERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Combien par voyage ?

M. PATERSON : Nous ne payons point au voyage ; nous versons les $35,000.

M. R. L. BORDEN : $35,000, à une seule ligne ?

M. PATERSON : Oui, mais cette ligne consacre à ce service plusieurs steamers.

M. R. L. BORDEN : Combien se fait-il de voyages ?

M. PATERSON : C'est un service bimensuel régulier, et si la compagnie manque de faire un des voyages stipulés, le montant est déduit.

M. INGRAM : Le ministre vient de mentionner le nom d'un steamer, le " Manchester Trader ". Est-ce le même steamer qui figure à l'article 166 que nous venons de discuter ?

M. PATERSON : Après l'éclaircissement donné par le député de l'île du Prince-Edouard (M. A. A. Maclean) je ne m'étonnerais pas que le steamship ne desserve pas Saint-Jean seul, mais qu'en quittant Halifax, il fasse escale à Charlottetown. Apparemment, la ligne de Manchester dessert Charlottetown.

M. INGRAM : Ainsi les articles 166 et 167 se rattacheraient donc l'un à l'autre, dans la mesure où le premier ouvre un crédit de $7,000 et le deuxième, un crédit de $35,000, mais c'est le même steamer qui fait les services stipulés dans chacun de ces articles.

M. PATERSON : Nos renseignements à cet égard ne concordent pas absolument avec l'exposé de faits formulé par l'honorable député (M. Maclean). D'après la version de l'honorable député, le service de Charlottetown est confié à un steamer subventionné dans ce but, et non pas à un des steamers desservant régulièrement Montréal et Manchester. Si j'ai bien saisi le sens de ses explications, il affirme que le steamer s'acquittant de ce service vient d'Halifax ou de quelque autre port, avec partie de sa cargaison qu'il complète à Charlottetown.

M. A. A. MACLEAN : C'est précisément cela. Il en a été ainsi de tous les steamers qui ont fait escale à Charlottetown, l'automne dernier.

M. A. JOHNSTON : L'entreprise embrasse-t-elle un certain nombre d'années ou se limite-t-elle à une année ?

M. PATERSON : Le contrat dessé le 6 octobre 1904, et devenu exécutoire le 3 juillet, expirera le 1er juillet 1905.

M. FOSTER : Quelles sont les stipulations du contrat au sujet des voyages ?

M. PATERSON : Les stipulations du contrat portent établissement d'un service bi-mensuel régulier, transport des dépêches et installation d'un service frigorifique.

En été, les terminus sont Manchester et Montréal, avec Québec comme port de relâche dans les deux sens, tandis qu'en hiver, Manchester et Saint-Jean sont les têtes de ligne, avec Halifax comme port d'escale.

M. FOSTER : Est-il attaché une peine à l'inaccomplissement de cette stipulation ?

M. PATERSON : Assurément. Pareille stipulation figure dans tous les contrats. La peine est la déduction de la subvention au *pro rata*.

M. FOSTER : La compagnie a-t-elle parfaitement exécuté son entreprise ?

M. PATERSON : Parfaitement, me dit-on.

(Adopté).

Communication par bateaux à vapeur, au cours de 1905-1906, entre Baddeck, Grand-Narrows, Iona, Grand-Etang et East-Bay, $5,000.

M. PATERSON : Il n'y a aucune modification apportée à cette entreprise. Elle expire le 15 avril, 1906. C'est un de nos services locaux, et les paquebots transportent les dépêches.

(Adopté.)

Communication par bateau à vapeur, au cours de 1905, c'est-à-dire, à dater de l'ouverture jusqu'à la clôture de la période de navigation, entre Port-Mulgrave, Saint-Pierre, Irish-Cove, Marble-Mountain et autres ports sur le lac Bras-d'Or, $16,000.

M. PATERSON : Il n'y a rien de modifié ici. L'entreprise s'étend jusqu'à la clôture de la période de navigation, cette année. Le transport des dépêches y est compris. Il se fait, toutes les semaines, des voyages circulaires entre Port-Mulgrave, St.-Peter, Irish-Cove et Grande-Anse, puis chaque semaine, entre Grande-Anse et Marble-Mountain, il s'effectue quatre voyages circulaires dont deux s'étendent jusqu'à East-Bay.

M. FOSTER : Quel bâtiment emploie-t-on pour ce service ?

M. PATERSON : Le steamer " Bega ".

(Adopté.)

Communication par bateau à vapeur au cours de 1905, c'est-à-dire, à dater de l'ouverture jusqu'à la clôture de la période de navigation, entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, $12,500.

M. FOSTER : Cet article demande explication. Quel perfectionnement ce service demande-t-il ?

L'honorable M. R. LEMIEUX (Solliciteur général) : Ce service a été exécuté par le steamer " Admiral " jusqu'à l'année dernière. Il desservait Dalhousie dans le comté de Restigouche ainsi que les ports des comtés de Bonaventure et de Gaspé, jusqu'au bassin de Gaspé. L'année dernière, on a constaté que l' " Admiral " ne pouvait plus, pour cause de vétusté, faire le service auquel on avait attaché une subvention pour les années précédentes. L'entrepreneur installa donc sur la ligne un autre bâtiment, le " Restigouche." Excellent navire, du reste, mais trop lent. Alors, sur la demande de mon honorable collègue, l'Orateur suppléant, demande à laquelle, de concert avec le député de Restigouche, je donnai mon appui, le ministère décida de faire appel à de nouvelles soumissions.

A Campbelltown s'organisa alors une société, " la Compagnie internationale de navigation du Canada ", composée de marchands du Nouveau-Brunswick, surtout de Campbelltown, de Dalhousie et autres localités des comtés de Bonaventure et de Gaspé. Ils souscrivirent pour un capital de $97,000 ; et après que le ministère du Commerce et de l'Industrie leur eût adjugé l'entreprise, ils firent construire en Ecosse un nouveau vapeur, dont le modèle a été exposé, dernièrement, dans la chambre 16. Le nouveau vapeur a été baptisé sous le vocable de " Lady Eileen ", nom de la fille de notre ex-Gouverneur général. C'est un des meilleurs bâtiments naviguant sur les eaux canadiennes, et j'en suis convaincu, il ralliera les suffrages de tous les intéressés. Les têtes de ligne ont subi une modification. Jusqu'ici, au Nouveau-Brunswick, Dalhousie a servi de terminus ; or, à la demande de la population, il a été décidé qu'à l'avenir, la tête de ligne serait à Campbelltown, qui se trouve sur la ligne mère de l'Intercolonial, et où on doit établir des quais neufs et des hangars à marchandises pour le service du public. Il ne saurait faire doute que la Baie des Chaleurs ne bénéficie grandement de l'installation de ce navire neuf sur la ligne. Il attirera et les négociants et les touristes. L'ancien " Admiral " était tellement vieux que les touristes refusaient de s'en servir ; or, grâce à l'installation de ce bâtiment neuf, le mouvement des touristes reprendra un nouvel essor, au grand bénéfice des habitants de la côte de Gaspé et de Bonaventure.

M. FOSTER : Le trajet commencera-t-il à Campbelltown, et y aura-t-il interruption d'une nuit tout entière à Dalhousie ?

M. LEMIEUX : Le vapeur partira de Campbelltown, à destination de Dalhousie, puis se rendra jusqu'à Carleton, faisant relâche à chaque port, jusqu'au Bassin de Gaspé. Le " Lady Eileen ", le nouveau vapeur, a cent quatre-vingts pieds de longueur; et, j'en suis convaincu, ce sera le meilleur bâtiment de ce type au Canada.

M. FOSTER : Le vapeur relâchera-t-il, la nuit, à Dalhousie, pour en repartir le matin ? Voilà ce que je tiens à savoir ?

M. LEMIEUX : Il relâchera à Dalhousie et poursuivra ensuite sa route. Il atteindra Gaspé sur les neuf heures du soir ?

M. FOSTER : Quelle est sa vitesse ?

M. PATERSON : Douze nœuds.

M. INGRAM : Que sont devenus le " Restigouche " et l' " Admiral " ?

M. LEMIEUX : Le vapeur " Admiral " est au fond de la mer, et le " Restigouche " n'a été utilisé que pour remplacer l' " Admiral ".

(Adopté.)

Communication par vapeur, au cours de 1905, à dater de l'ouverture de la période de navigation jusqu'à la clôture, entre Pictou et Chéticamp, $2,000.

M. PATERSON : L'entreprise devient caduque, à la clôture de la période de navigation.

M. FOSTER : Ce crédit doit-il revivre ?

M. PATERSON : Il est affecté, sans doute, à une nouvelle entreprise.

(Adopté.)

Communication par bateau à vapeur, du 1er avril 1905, au 31 mars 1906, entre Port-Mulgrave et Canso, puis entre Port-Mulgrave et Guysborough, et à dater de l'ouverture de la navigation jusqu'à sa clôture, entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, $8,000.

M. PATERSON : Cette entreprise date de 1902 et expire cette année.

M. INGRAM : Existe-t-il encore quelques griefs au sujet de la correspondance des convois de chemins de fer avec ces navires ?

M. PATERSON : Non.

M. SINCLAIR : Il est grandement temps que les entrepreneurs fournissent un meilleur bâtiment. Le service est exécuté par deux steamers, dont l'un fait un voyage par semaine entre Guysborough et la côte d'Inverness, et l'autre effectue directement le trajet entre l'Intercolonial et Canso, sur un parcours d'environ vingt-sept milles. Le service entre Guysborough et la côte d'Inverness est parfaitement fait par un vapeur, du nom de " Malcolm ". L'autre vapeur faisait le trajet sur la route de Canso, est un vieux bâtiment, pour lequel il est versé une subvention depuis dix ans ; et bien qu'il s'acquitte passablement bien du service, la population est d'avis que l'heure est venue d'obtenir un meilleur bâtiment. Comme l'entreprise actuelle est à la veille d'expirer, je conseillerais au ministre de se mettre en communication avec les entrepreneurs et de s'assurer s'ils sont disposés à installer un meilleur bâtiment sur la route de Canso. Au cours de la dernière période décennale, le commerce a pris un très vif

essor, et surtout le commerce de la marée. Le vapeur part de bon matin, rencontre le train express à Mulgrave et sa cargaison de poisson frais est expédiée par le train de grande vitesse à Montréal. Ce commerce s'est fortement développé, et quelquefois l'installation à bord du bateau ne répond nullement aux besoins du commerce, surtout à certaines époques de l'année. L'installation des passagers est aussi fort défectueuse. Somme toute, il importe de demander aux entrepreneurs d'améliorer leur service.

M. FOSTER : Quelle est la population de Canso ?

M. SINCLAIR : 2,300 âmes.

M. FOSTER : Quelle subvention a-t-on versée pour le vapeur "Malcolm" ?

M. PATERSON : Il est payé, pour les deux vapeurs, une subvention de $800, répartie entre eux. Quant à la demande formulée par l'honorable député relativement à l'élaboration d'un nouveau contrat, elle sera signalée à l'attention du ministre.

M. FOSTER : Voilà qui confirme les observations que je viens de formuler. Il faudrait exercer quelque contrôle sur tous ces services. Etant donné l'importance du commerce du poisson frais, et l'insuffisance des aménagements du vapeur, il faudrait exiger un meilleur service en retour de pareille subvention.

On verse $8,000 de subvention, pour le service de ces deux petits vapeurs, somme presque égale à celle consacrée à la route de l'île du Prince-Edouard, pour un double service. A mon avis, c'est là une rémunération exagérée, pour le service de deux petits bateaux à vapeur, dont l'un est fort vieux.

(Adopté.)

Service de bateaux à vapeur, au cours de l'année 1905, entre St-Stephen (N.-B.), certains points de la rivière Sainte-Croix, Deer-Island, Campobello et les îles de l'intérieur, la baie Passamaquoddy, L'Etête ou Black-Bay, $3,000.

M. PATERSON : Il n'y a rien de modifié ici ; l'entreprise étant expirée, il faut la renouveler.

(Adopté.)

Service de steamers, au cours de 1905, entre Québec et Blanc-Sablon, relâchant aux ports sur le parcours de la côte nord du fleuve Saint-Laurent, entre ces têtes de ligne, $8,000.

M. FOSTER : N'est-ce pas un service nouveau ?

M. PATERSON : Non, ce n'est pas un service nouveau ; il date de trois ans. L'entreprise expire à la clôture de la période de navigation 1904.

M. FOSTER : Où se trouve Blanc-Sablon ?

M. FITZPATRICK : Tout près du détroit de Belle-Isle.

M. FOSTER : Combien de voyages ce navire fait-il et quelles sont ses dimensions ?

M. PATERSON : Ce vapeur effectue deux fois le mois le trajet de Québec à Natashquan ; et une fois, au cours de la période de navigation, il se rend à Blanc-Sablon. "King-Edward" est le nom du steamer ; MM. Holliday frères sont les entrepreneurs. Le steamer fait le transport des dépêches.

M. FOSTER : De quoi s'agit-il ?

M. PATERSON : Ce renseignement me manque.

(Adopté.)

Service de steamers, au cours de 1905, entre Sydney, Cap-Breton, et la baie Saint-Laurent, faisant escale aux ports sur la route, $1,500.

M. FOSTER : De qui s'agit-il ?

M. PATERSON : Il s'agit, apparemment, d'une nouvelle entreprise, datant du 25 janvier ; mais, en fait, du renouvellement d'un ancien service, aux mêmes conditions. A dater de l'ouverture de la navigation jusqu'au 15 juin, et du 15 octobre jusqu'à la clôture de la navigation, chaque année, c'est-à-dire, jusqu'à ce que les glaces empêchent le steamer de faire le trajet sur ces routes, il fait un voyage circulaire entre Sydney et la baie Sainte-Anne, relâchant, à l'aller et au retour, à Sydney-nord, l'Anse-au-Breton, Englishtown et Rivière-du-Nord ; et, un voyage circulaire, hebdomadaire, entre Sydney et la baie Saint-Laurent, faisant escale dans les deux sens, à Sydney-nord, Ingonish, Neil, Aspy et Cap-Nord ; puis, du 15 juin jusqu'au 15 octobre, deux voyages circulaires, hebdomadaires, entre Sydney et Neil, relâchant, à l'aller et au retour, à Sydney-nord et Ingonish, un des trajets hebdomadaires devant se poursuivre jusqu'à la baie Saint-Laurent, avec escales à Aspy et Cap-Nord. Ce steamer porte le nom de "Weymouth" et il transporte les dépêches. L'entreprise n'expire qu'à la fin de la période de navigation, en 1908.

(Adopté.)

Service hebdomadaire entre Halifax et Canso du 1er juillet 1905 au 30 juin 1906, $4,000.

M. PATERSON : Il n'y a pas de changement dans ce crédit. L'entreprise dure jusqu'au 30 juin 1908.

M. FOSTER : Quels navires font ce service?

M. PATERSON : Le "Lunenburg" et le "Strathcona."

M. FOSTER : Quelle est la distance à parcourir depuis le terminus de l'Intercolonial jusqu'à Canso?

M. A. JOHNSTON : Elle est de trent-sept milles.

M. FOSTER : Je serais porté à croire que ces endroits auraient plus promptement le courrier, si on l'expédiait par l'Intercolonial.

M. A. JOHNSTON : Les navires recueillent le courrier tout le long de leur route.

M. PATERSON : Les ports où ces vaisseaux font escale sont Port-Dufferin, Sonora, Port-Isaac, Boldboro et Whitehead.

(Adopté.)

Navigation à vapeur durant l'hiver de 1905-1906 entre Québec et les ports du Saint-Laurent jusqu'à Murray-Bay et la Rivière-Ouelle, $12,000.

M. FOSTER : En quoi consiste ce service?

M. PATERSON : L'honorable ministre demande que ce crédit soit mis à sa disposition pour lui permettre d'accorder une entreprise ; jusqu'à présent, il n'a conclu aucun traité, car il n'a pu trouver de navire convenable pour faire ce service.

M. FOSTER : Dans ce cas, il vaut mieux réserver cet item.

M. PATERSON : Je ne puis expliquer ce crédit maintenant ; il sera donc différé.

(Réservé.)

Service d'été entre Murray-Bay et la Rivière Ouelle, $6,000.

M. PATERSON : Cette entreprise n'a pas encore été adjugée.

M. FOSTER : Il vaut mieux passer à un autre crédit.

M. PATERSON : En effet.

(Réservé.)

Service de bateaux à vapeur entre Victoria, Vancouver, Skagway et les ports intermédiaires, $12,500.

Service de bateaux à vapeur entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, $5,000.

M. PATERSON : Le même entrepreneur fait ces deux services et il ne semble pas y avoir de changement dans ce crédit. C'est la compagnie de navigation canadienne du Pacifique qui a cette entreprise. Les navires qu'elle met sur ces lignes portent les noms de " Princess-May", " Tees ", "Amur" et " Queen-City ". Voici leurs routes. La route A part de Victoria et Vancouver pour Skagway, et les navires font des voyages complets durant les mois de juin, juillet, août, septembre et octobre ; ils font trois voyages complets durant les mois de mars, avril et mai, et deux autres voyages complets durant les mois de mai, novembre, décembre, janvier et février. La route B s'étend de Victoria, Vancouver, Port-Naas jusqu'à Skagway ; les navires font deux voyages complets chaque mois à ces différents endroits et aux ports intermédiaires. La route C part de Victoria, passe par Ahousset, Quatsino, le cap Scott et les ports intermédiaires ; les navires font quatre voyages complets depuis le mois d'avril jusqu'au mois de septembre inclusivement, comme suit : deux voyages de Victoria à Ahousset, et un autre à Ahousset, Quatsino et le cap Scott. Au cours des autres mois, ils font trois voyages complets de Victoria à Ahouset, un jusqu'au cap Scott et ils font escale aux ports intermédiaires. Le crédit est de $5,000. Il y a donc une augmentation de $2,500 qui servira à améliorer ce service.

M. FOSTER : Quelles améliorations l'honorable ministre opèrera-t-il grâce à ces $2,500 supplémentaires ?

M. PATERSON : Il espère avoir de meilleurs navires.

M. FOSTER : De quelle façon ? Qu'avons-nous maintenant et qu'est-ce que l'honorable ministre se propose de demander ?

M. PATERSON : L'entreprise se termine au mois de juin prochain, et ce crédit nous permettra d'exiger un meilleur service.

M. FOSTER : Mon honorable ami comprendra que c'est là une explication bien embrouillée. L'honorable ministre doit s'être formé une idée de ce qu'il devait faire. Il semble connaître les défauts de ce service et le remède qu'il faut y apporter. Quand il s'adresse au Parlement pour lui demander des pouvoirs imprécis, il devrait nous dire comment il se propose d'améliorer ce service, et cela avant d'obtenir ce crédit supplémentaire. Je suppose que des difficultés surgissent quant à la qualité des navires, à leur vitesse, à leur tonnage.

M. PATERSON : Il s'agit d'obtenir un plus grand nombre de voyages, j'imagine.

M. FOSTER : L'honorable ministre nous dira-t-il ce qu'il se propose de faire, ou réservera-t-il cet item ?

M. PATERSON : La question est à l'étude. Ce n'est pas un fait inusité de mettre une certaine somme à la disposition d'un ministre, lorsqu'une entreprise a été adjugée. L'an prochain, on pourra discuter l'opportunité d'une telle entreprise.

M. FOSTER : Combien de voyages supplémentaires espère-t-il obtenir ?

M. PATERSON : On me dit que le nombre des voyages que nous avons maintenant ne sera pas changé.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'en sait-il pas plus long que ce qu'il en dit

M. PATERSON : Non. La compagnie en question est établie solidement. On peut se demander si elle consentira à faire plus qu'elle ne fait pour $2,500. L'honorable ministre aimerait à avoir des voyages plus fréquents, et il demande $2,500 de plus que le montant de l'entreprise actuelle ; de cette façon, s'il est nécessaire d'obtenir ce qu'il veut avoir, il pourra se servir à cette fin des $2,500 qu'il demande au Parlement de lui voter.

M. FOSTER : Avant que le ministre puisse obtenir ce crédit, il doit faire connaître à la Chambre le plan qu'il se propose quant aux améliorations dont il a parlé ; dans ce cas,

nous aurons quelque fait qui engagera le ministre vis-à-vis de nous.

M. PATERSON : De quels détails l'honorable député veut-il parler ?

M. FOSTER : Des détails de ces améliorations projetées, que ces dernières consistent dans le tonnage, la vitesse des navires, ou dans la fréquence des voyages.

M. PATERSON : Dans ce cas, nous devrons réserver l'item.

(Réservé).

Communications par bateau à vapeur entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, $8,000.

M. PATERSON : Cette entreprise est expirée. Le service était effectué par le steamer "Elliott" qui a fait naufrage. C'est un service bi-mensuel entre les endroits mentionnés dans cet item. Nous n'avons pas encore trouvé de steamer, et nous voudrions avoir l'argent pour nous en procurer un.

M. A. MARTIN : Je vous assure que ce service est bien utile aux ports où le navire fait escale. Combien de voyages ce navire faisait-il ?

M. PATERSON : C'était un service bimensuel entre les endroits mentionnés. On a payé $1,500 avant l'expiration de l'entreprise.

M. A. MARTIN : Le Gouvernement a-t-il demandé des soumissions publiques pour un autre navire ?

M. PATERSON : Non.

M. FOSTER : Les ministres n'ont-ils pas été plutôt occupés d'autres affaires ?

M. PATERSON : Oui, parce qu'ils veulent expédier la besogne.

M. FOSTER : Qui administre le ministère du Commerce maintenant ? Ce ministère n'est-il pas un simple ornement ?

M. PATERSON : Non, ce ministère est administré d'une manière très efficace. Je regrette que celui qui en a la direction ne fasse plus partie de cette Chambre.

M. FOSTER : Si nous devons en juger d'après les explications enfantines de l'honorable ministre qui soumet ces crédits, ce ministère n'est pas bien dirigé.

M. PATERSON : Cette réflexion est juste en tant qu'elle s'adresse au ministre qui explique ces crédits, mais elle ne saurait s'appliquer à l'honorable ministre qui dirige ce département important. Si les explications que je donne ne sont pas très lucides, le comité a la satisfaction de savoir que l'argent à dépenser est entre les mains d'un homme qui, le comité en est convaincu, saura protéger l'intérêt public en toute circonstance.

M. A. MARTIN : L'honorable ministre va-t-il demander des soumissions pour un autre navire qui fera ce service

M. FOSTER.

M. PATERSON : Je crains bien que cette question ne m'oblige à réserver cet item.

M. A. JOHNSTON : Je suis certain que l'honorable représentant de Queen (M. Martin) ignore ce fait que, depuis des années, un bateau à vapeur a fait le service entre l'île du Prince-Edouard et les ports du Cap-Breton et de Terre-Neuve, durant la saison de navigation. Je ne vois pas la nécessité de cette subvention. Ces navires continuent ce service à l'heure qu'il est, et leurs propriétaire ne reçoivent aucune subvention du Gouvernement.

M. FOSTER : Mais le navire qui faisait ce service a sombré.

M. JOHNSTON : Je parle d'un autre service, d'une ligne indépendante.

M. FOSTER : Il y a un autre service ?

M. JOHNSTON : Oui, sur la même route, entre Charlottetown et les différents ports du Cap-Breton et de Terre-Neuve. Il y a une ligne régulière de steamers entre Charlottetown, North-Sydney et Saint-Jean de Terre-Neuve. Assurément, mon honorable ami qui représente la ville de Charlottetown ignore que, depuis des années, ce service a été en pleine activité.

M. A. MARTIN : Je n'ignore pas que ce service existe, et je suppose qu'il doit y avoir eu quelques raisons pour l'établissement d'une autre ligne. Le service dont parle l'honorable député ne sert qu'à sa province, mais il y a au Canada d'autres provinces en dehors de la sienne. Il constatera, je crois, que cette ligne de Terre-Neuve est très importante, et qu'on devrait se procurer un autre navire pour continuer ce service. Si les choses se passent suivant ce que nous en dit l'honorable député, il n'était pas nécessaire de voter ce crédit, l'an dernier. Il devait être présent ici, je suppose, et il connaît quels renseignements on a fournis au comité, parce que cet item a été soumis à la dernière session. Pour ma part, je crois que ce service est très avantageux au commerce entre Terre-Neuve et le Canada : tout ce que nous pourrons faire pour augmenter nos relations commerciales avec Terre-Neuve, constituera un progrès dans la bonne direction. Le commerce de l'île du Prin-Edouard passe rapidement aux Etats-Unis, au préjudice du Canada, et nous devrions faire tous les efforts possibles pour conserver ce commerce au Canada.

M. A. JOHNSTON : Je ne m'oppose pas à la subvention qu'on nous demande de voter. Je dis, cependant, qu'il n'est pas juste qu'une compagnie reçoive des subventions pour faire concurrence à une compagnie qui s'est livrée depuis des années à une industrie légitime. En temps voulu, j'ai fait observer au ministre du Commerce que s'il accordait cette subvention, ce droit devait être à l'avantage de la compagnie qui avait fait ce service depuis un certain nombre

d'années. J'ajouterais qu'il serait injuste de subventionner une compagnie rivale. C'est encore là ma conviction. J'appuierai la proposition nous demandant de voter ce crédit mais je dis que ce crédit devrait être accordé à la plus ancienne compagnie, à la compagnie qui a fait un travail si fructueux au cours des années passées, qui se propose de suivre la ligne de conduite qu'elle s'est tracé, et qui a donné un service supérieur, si j'en crois les renseignements qui me sont fournis par les personnes les plus dignes de foi.

M. A. MARTIN : Il m'importe peu que ce soit telle ou telle compagnie qui fasse ce service. Je consentirais volontiers à ce qu'on accordât cette subvention à la compagnie dans laquelle l'honorable député (M. A. Johnston) peut avoir des intérêts.

M. A. JOHNSTON : Je n'ai d'intérêts dans aucune compagnie.

M. A. MARTIN : Vous pourriez en avoir.

M. A. JOHNSTON : Je n'en ai pas.

M. A. MARTIN : L'honorable député dit qu'il s'est opposé au paiement de cette subvention à aucune autre compagnie, mais qu'il n'a pas combattu ce crédit.

M. A. JOHNSTON : Non.

M. A. MARTIN : Mon seul but, en appelant l'attention sur ce fait, est d'engager le ministère à confier à quelqu'un la tâche de faire ce service. Je n'ai aucune objection à soulever contre le choix de la compagnie dont on a parlé. Tout ce que je désire, c'est que ce service se fasse d'une manière efficace.

M. PATERSON : On demandera des soumissions, sans doute, et la compagnie en question pourra soumissionner.

M. FOSTER : Un point plutôt intéressant vient d'être mis au jour. Voici un honorable député qui dit que, depuis un certain nombre d'années, une compagnie de navigation a fait ce service de la façon la plus satisfaisante. Tout à coup, pour une raison ou pour une autre, on établit une ligne subventionnée par l'Etat pour faire concurrence à l'ancienne ligne, si bien établie, et pour faire exactement le même service, ainsi que l'a si bien démontré l'honorable député de Cap-Breton. Est-ce que cela fait partie de la politique du ministère du Commerce ou de celle du Gouvernement ? L'honorable député de Cap-Breton dit qu'il ne s'oppose pas à cette subvention, pourvu qu'elle soit accordée à l'ancienne compagnie. Mais voilà où est le hic. Si, depuis des années, une compagnie a fait ce service d'une manière satisfaisante, si elle a retiré de cette industrie assez d'argent pour donner ce service et pour payer ses dépenses, pourquoi, je le demande, le Gouvernement intervient-il en subventionnant une nouvelle ligne ? Les routes sont-elles exactement les mêmes ? Les navires partent-ils des mêmes ports, font-ils escale aux mêmes endroits, se rendent-ils aux mêmes ports et opèrent-ils le voyage de retour dans les mêmes conditions ? Le ministère du Commerce en agit-il ainsi dans toutes les autres circonstances? Dans l'affirmative, cela constitue un état de choses extraordinaire. Je crois que l'honorable ministre ferait mieux de réserver cet item, et cela pour longtemps.

M. PATERSON : Si vous voulez qu'on raye ce crédit, dites-le donc.

M. FOSTER : Non. J'ai beaucoup de confiance dans mon honorable ami de Queen (M. Martin). Ce dernier, dans la circonstance actuelle, se montre des plus confiants dans le ministère du Commerce. Mais indépendamment de tout cela, je crois qu'on devrait fournir une explication à la Chambre.

M. A. MARTIN : Je crois pouvoir fournir ce renseignemnt. Les navires de Montréal arrêtent à Charlottetown et à Sydney ; leur destination finale est Saint-Jean de Terre-Neuve. A leur retour, ils n'arrêtent pas aux ports que je viens de mentionner et le Gouvernement, dans le but de développer le commerce et d'engager ces navires à leur retour de Terre-Neuve et de Sydney, à faire escale à Charlottetown, a offert cette subvention. C'est là toute la raison de ce crédit.

M. FOSTER : L'honorable ministre devra s'occuper de cette question.

Quelques VOIX : Rayez cet item.

M. A. MARTIN : Je crois que l'explication fournie par mon honorable ami (M. A. A. McLean) suffira à faire réfléchir les membres de la gauche avant qu'on raye ce crédit. La raison de cette subvention, c'est que, actuellement, ces navires à leur retour ne passent pas par la route de Charlottetown.

M. PATERSON : L'entreprise est expirée. Rien n'a encore été fait et, s'il y a déjà une ligne qui fait ce service de façon à répondre à tous les besoins——

M. A. MARTIN : Non, cette ligne est loin de répondre à tous les besoins, car nous n'avons pas de commerce de retour.

M. PATERSON : Quant à la question plus importante soulevée par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), lorsqu'il a parlé de l'opportunité de subventionner des lignes de steamers venant en concurrence avec des compagnies de navigation indépendantes, il s'agit de savoir jusqu'où on devrait aller dans cette direction. Ce principe ne devrait pas être restreint à ces routes locales, mais on devrait l'appliquer dans bien d'autres cas. Toute la question est de savoir s'il est sage d'accorder ces subventions.

M. FOSTER : Nous discuterons ce point, quand il s'agira des subventions destinées

aux compagnies de navigation transocéaniques.

M. PATERSON : Oui, mais il semble y avoir un malentendu ici. L'honorable représentant de l'île du Prince-Edouard dit que le service dont a parlé mon honorable ami de Cap-Breton (M. A. Johnston), n'est pas exactement le même que celui fourni par l'autre ligne.

M. FOSTER : Dans ce cas, il est du devoir du ministre de nous fournir des renseignements exacts. Il ferait mieux de réserver cet item.

M. PATERSON : La seule question est de savoir si nous devrons rayer ce crédit.

M. FOSTER : Pourquoi agir ainsi sur des informations insuffisantes? L'honorable ministre ignore s'il s'agit de routes identiques. Dans l'affirmative, il y aurait quelque chose à faire, mais mon honorable ami (M. A. Martin) dit qu'il s'agit de routes différentes.

M. A. MARTIN : Sans doute.

M. PATERSON : Et mon honorable ami (M. A. Johnston) affirme le contraire.

M. FOSTER : Nous ne nous en rapportons pas à ce que peuvent dire ces honorables députés. Il faut que l'honorable ministre nous fournisse lui-même les renseignements nécessaires.

M. INGRAM : L'an dernier, l'honorable ministre du Commerce s'est engagé envers un de ses partisans de faire suivre à ces navires la même route à l'aller et au retour ; c'est à cause de cet engagement que ce crédit a été adopté. Dois-je comprendre que le ministre du Commerce ne peut pas remplir la promesse qu'il a faite à la dernière session ?

M. PATERSON : Relativement à cet item ?

M. INGRAM : Oui.

M. PATERSON : Je ne connais pas les arrangements qui ont été faits. Je n'ai pas entendu la première partie des observations de l'honorable député ; mais, à tout évènement, l'entreprise est expirée. Quelle promesse a-t-on faite, l'an dernier ? Mon honorable ami a-t-il ce détail sous la main ?

M. INGRAM : Oui et il vaudrait peut-être mieux que cela soit consigné dans les Débats.

M. J. J. HUGHES : D'où partira ce service dans l'île du Prince-Edouard, et à quels ports ces navires feront-ils escale, dans cette province ? De plus, où feront-ils escale au Cap-Breton, et quel sera le terminus à Terre-Neuve ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : En partant de Charlottetown, ils iront à Bridgetown, Annandale et Souris (P.-E.) ensuite à Glace-Bay et Sydney et de là à Saint-Jean de Terre-Neuve ?

M. J. J. HUGHES : Ces conditions seront mises dans tout arrangement qui pourra être fait ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est notre intention.

Voulant indiquer par là la route que ces navires suivraient à l'aller et au retour, et que tout arrangement qu'on pourrait conclure devrait se trouver d'accord avec ces conditions.

M. A. JOHNSTON : J'ai compris que ces deux lignes de steamers se rendaient à Charlottetown, relâchant à Sydney, pour continuer de là à Saint-Jean de Terre-Neuve. D'après la route indiquée par mon honorable ami d'Elgin (M. Ingram), il semblerait que le but n'est pas simplement de faire partir ces navires de Charlottetown, mais de les obliger à faire escale dans les différents ports mentionnés. Les steamers qui font actuellement le service, relâchant à Charlottetown, se dirigent directement sur North-Sydney et de ce dernier endroit, directement sur Saint-Jean de Terre-Neuve. Si l'on se propose de faire escale à d'autres ports, j'admets immédiatement qu'il s'agit d'un service différent.

M. FOSTER : Les routes sont alors différentes ?

M. A. JOHNSTON : Non.

M. INGRAM : Le très honorable ministre du Commerce a dit " en partant de Charlottetown ", et il a ensuite décrit la route suivie.

Service de bateaux à vapeur entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, durant les mois de décembre 1905 et de janvier 1906, $3,000.

M. PATERSON : Je ne puis fournir beaucoup de renseignements sur cet item.

M. LEMIEUX : Tant que nous aurions eu l' " Admiral " sur cette route, ce crédit aurait été inutile, mais maintenant le nouveau steamer que nous avons pourra continuer ce service jusqu'au 15 ou au 20 janvier. L'an dernier, ou il y a deux ans, ce service aurait pu se faire convenablement si nous avions eu le steamer qu'il nous fallait.

M. FOWLER : Cette somme doit-elle être ajoutée à la subvention accordée pour le même navire dans un autre crédit ?

M. LEMIEUX : Cet item se présente sous un autre aspect. La subvention de $12,500 est pour le service ordinaire depuis l'ouverture jusqu'à la fermeture de la navigation, mais quand ce navire continue le service durant les mois de novembre, décembre et la première moitié de janvier, il court de plus grands risques ; cette année, la compagnie interprovinciale nous promet de faire ce service grâce à ce nouveau navire.

M. BERGERON : Durant combien de mois ce service se fait-il ordinairement ?

M. LEMIEUX : Depuis le mois d'avril jusqu'au mois de décembre.

M. BERGERON : C'est-à-dire durant environ neuf mois, et ce nouveau navire

pourra continuer ce service un mois et demi ou deux mois plus tard.

M. W. F. MACLEAN : Je demanderais à l'honorable député de Gaspé (M. Lemieux) s'il n'y aurait pas moyen de faire de Paspébiac un port ouvert en hiver.

M. LEMIEUX : Comme monsieur l'Orateur-suppléant, vu sa position de président du comité, ne peut prendre part à la dission, je ne voudrais rien dire à ce sujet, parce que je suis en faveur de Gaspé-Bassin et que, lui, favorise Paspébiac.

M. FOSTER : Comme monsieur l'Orateur-suppléant n'aimerait peut-être pas à faire allusion à une certaine carte postale célèbre, M. l'avocat général pourrait nous faire connaître le contenu de celle-ci. Nous y trouverons peut-être les renseignements qu'il nous faut.

M. INGRAM : A propos de l'expérience promise, a-t-elle réussi ?

M. LEMIEUX : Nous n'avons pas fait d'expérience, l'an dernier. Ce crédit a fait partie des estimations, parce qu'on espérait que l'ancienne compagnie nous fournirait un steamer convenable, ce qu'elle n'a pas fait, et c'est pourquoi ce crédit est destiné au nouveau navire, le " Lady Eileen ".

M. FOWLER : La subvention n'a pas été payée, l'an dernier.

M. LEMIEUX : Elle n'était pas due.

M. BERGERON : Cette compagnie recevra maintenant pour ce navire $15,500 au lieu de $12,500 parce que, à l'avenir, ce steamer prolongera de deux mois son service ?

M. LEMIEUX : Oui.

M. INGRAM : Il me semble que le ministre du Commerce devrait connaître d'autres détails à propos de cet item, car, l'an dernier, il nous a dit qu'il s'agissait d'une expérience.

M. LEMIEUX : L'an dernier, nous avions la promesse de la compagnie qui possédait l' " Admiral ", qu'elle aurait un autre navire pour la saison de navigation. Elle n'a pu trouver ce navire et, par conséquent, il lui a été impossible de continuer le service au cours des mois de décembre et de janvier. Nous avons maintenant un nouveau steamer qui pourra faire ce service.

M. INGRAM : Le ministre du Commerce a déclaré qu'on voulait tenter une expérience.

M. LEMIEUX : L'an dernier, nous n'avions pas un nouveau steamer, mais un vieux navire qui a fini par devenir la proie des flammes.

M. INGRAM : Voici l'explication qui a été donnée l'année dernière :

Sir RICHARD CARTWRIGHT : C'est une expérience que nous tentons pour voir s'il est possible de continuer ce service en hiver. Nous sommes en pourparlers et nous espérons avoir un bateau.

M. R. L. BORDEN : Il y avait un crédit pour cette fin dans le budget de l'an dernier. A-t-il été utilisé ?

Sir RICHARD CARTWRIGHT : Non ; nous n'avons pas pu trouver de navire pour faire le service en décembre et janvier. Les propriétaires redoutaient les glaces du golfe, à cette saison.

M. LEMIEUX : La compagnie qui possédait l' " Admiral " ne voulait pas risquer ce navire dans les glaces. Il n'y a pas de doute qu'une navire à hélice, équipé spécialement pour ce service, pourrait faire des voyages en décembre et janvier. Il y a des hivers où la navigation reste libre toute la saison, mais, chaque hiver, avec un bon navire à hélice dans le genre de celui que la compagnie possède maintenant, on pourra entretenir la navigation dans la baie des Chaleurs jusqu'à Gaspé-Bassin, en décembre et janvier.

M. FOSTER : A quel endroit le chemin de fer se rend-il ?

M. LEMIEUX : Il y a deux chemins de fer ; celui de la baie des Chaleurs se rend jusqu'à Paspébiac.

M. FOSTER : Ce service se continue-t-il tout l'hiver ?

M. LEMIEUX : Oui. La nouvelle voie ferrée partira de Paspebiac et s'étendra jusqu'à Gaspé-Bassin.

M. FOSTER : Elle ne sera pas en exploitation cette année ?

M. LEMIEUX : Oui, sur une longueur de dix milles à partir du mois de juin prochain, et de vingt milles, l'année prochaine.

M. FOSTER : Le nouveau steamer voyagera de Campbellton à Gaspé-Bassin durant l'été et l'automne, et l'on veut maintenant qu'il continue ses voyages entre Gaspé-Bassin et Paspebiac durant l'hiver. On accorde à la compagnie intéressée $3,000 pour deux mois de navigation hibernale. Cette somme porte à $15,000 la subvention accordée à la compagnie. Ce steamer voyage, en vérité, toute l'année, et la subvention semble raisonnable, puisque ce vaisseau assure en hiver, des communications entre le chemin de fer et Gaspé-Bassin. Mais lorsque la nouvelle voie ferrée sera construite et exploitée, ce service ne sera plus nécessaire.

M. LEMIEUX : Probablement.

M. MONK : A quel temps de l'été commencent les voyages entre Campbellton et Gaspé ?

M. LEMIEUX : Dès le commencement d'avril.

M. MONK : Ce sont des voyages hebdomadaires.

M. LEMIEUX : Le service est bi-hebdomadaire.

M. MONK : A quelle époque de l'année se termine-t-il ?

M. LEMIEUX : Grâce au nouveau steamer, la navigation sera ouverte jusqu'au 15 ou au 20 janvier ; ce service se fera donc du mois d'avril au mois de janvier.

M. MONK : Mon honorable ami pourra peut-être me dire si l' " Admiral " fera un service régulier ?

M. LEMIEUX : Ce navire est devenu la proie des flammes.

M. MONK : Se propose-t-on d'employer de nouveau et aux mêmes fins, le navire qui faisait le service entre la Rivière-Ouelle et la Malbaie ?

M. LEMIEUX : Il y a deux ans, l' " Admiral " faisait ce service, l'an dernier, vu que nous ne pouvions trouver un nouveau steamer pour la baie des Chaleurs, il nous a fallu reprendre l' " Admiral ". Au cours de l'été, ce navire a brûlé et ce qui en reste est maintenant au fond de la mer. Le service fut alors fait par le " Ristigouche ". Aujourd'hui, nous avons un traité avec la compagnie qui possède le " Lady-Eileen ".

M. MONK : Doit-on établir un service entre Saint-Denis et la Malbaie ?

M. LEMIEUX : Le ministre de la Marine a, je crois, fait construire à cette fin un bateau, le " Champlain ", qui a servi cet hiver.

M. FOSTER : Quand ce marché a-t-il été fait avec la nouvelle compagnie ?

M. PATERSON : Le 6 octobre 1904.

M. FOSTER : Est-ce avant la construction du bateau ?

M. LEMIEUX : Pendant qu'il se construisait. On en pouvait voir les plans au ministère.

M. FOSTER : Ce sont ces plans, je suppose, qui ont servi de base au marché : la capacité du bateau y est indiquée, et il doit pouvoir remplir les conditions qui y sont écrites.

M. LEMIEUX : Assurément. Nous aurons sur la baie des Chaleurs au commencement d'avril le meilleur vapeur qu'il y ait sur le Saint-Laurent.

M. FOSTER : Pour une compagnie en quête de capitaux, elle ne pouvait pas mieux faire que de s'adresser tout d'abord au Gouvernement par l'entremise de l'un de ses membres les plus autorisés, de s'assurer un marché avantageux, puis de vendre au public des actions bien garanties.

M. LEMIEUX : Et après mise publique en concurrence. Une majorité des actionnaires appartiennent, je crois, à la foi politique de mon honorable ami.

M. MONK.

M. FOSTER : L'honorable ministre serait bien bon de nous dire si ce doit être là la politique du Gouvernement, parce qu'alors d'autres parmi nous s'en mettront.

(Adopté.)

Service de bateaux à vapeur de la baie Sainte-Catherine à Tadousac pour l'hiver de 1905-1906, $2,000.

M. BERGERON : Où est cette baie Sainte-Catherine ?

M. PATERSON : Près de l'embouchure du Saguenay.

M. BERGERON : Il s'agit, je suppose, d'une traversée à exécuter. Est-ce un bateau à vapeur ?

M. PATERSON : Oui.

M. BERGERON : Fait-il le transport des dépêches pendant les mois d'hiver ?

M. PATERSON : L'entreprise prenait fin le 30 avril, et elle n'a pas été renouvelée depuis.

M. BERGERON : Est-ce un service déjà ancien ?

M. PATERSON : Il date de l'année dernière.

M. BERGERON : Quel est le propriétaire du bateau ?

M. PATERSON : Il n'y a pas de bateau.

M. BERGERON : Qui est-ce qui fait le service en ce moment ?

M. PATERSON : Personne. Nous demandons $2,000 pour rétablir ce service.

M. FOSTER : Quelle est la distance à parcourir ?

M. PATERSON : Trois milles, me dit-on. Il n'y a pas de service cet hiver. Les entrepreneurs voulaient une subvention plus élevée, que le ministre refusait de leur accorder.

M. FOWLER : C'est un bateau traversier ordinaire, à ce que je puis voir. Dans toutes les autres provinces, les services de cette nature sont subventionnés par le gouvernement provincial.

M. BERGERON : Le gouvernement de notre province est en grève pour le moment.

M. FOWLER : Dès que M. Parent aura recouvré la santé, vous aurez la subvention voulue.

M. FOSTER : Voilà qui est étrange. M. le ministre du Revenu de l'intérieur a donc un moyen tout trouvé de sortir d'embarras. Si l'une des parties belligérantes voulait bien se charger de ce service d'un demi-mille, sans frais pour le pays en général, nous serions tous prêts à lui donner le bénéfice de notre influence. M. le ministre a de bien délicates complaisances, qu'il se charge de subventionner un service d'un demi-mille ou trois-quarts de mille d'étendue.

M. PATERSON : On m'a dit trois milles.

M. FOSTER : Non pas. Le Gouvernement va-t-il maintenant entreprendre de subventionner les bateaux traversiers ?

M. GIRARD : Ce service a été organisé l'année dernière pour donner en hiver aux habitants de la région de Tadousac une communication avec le reste du Canada. L'entrée du Saguenay qui, de Tadousac à la baie Sainte-Catherine, a près de deux milles d'un bord à l'autre, se recouvre de glace parfois ; de plus les vents du nord ou de l'est y soufflent d'ordinaire avec une extrême violence, et rien qu'un fort bateau n'y peut alors exécuter le passage. Se rendant à la prière des gens de la localité, le Gouvernement organisait l'année dernière ce service, qui a donné entière satisfaction au ministère comme au public. Depuis, les propriétaires du bateau, MM. Price frères, ont formé une nouvelle compagnie, et des pourparlers ont eu lieu entre cette compagnie et le Gouvernement. De la baie Saint-Catherine au quai de Tadousac il y a près de trois milles.

M. BERGERON : Comment s'effectue à l'heure actuelle le transport des dépêches ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami doit se rendre compte de la situation. Il sait qu'il n'y a de pont sur le Saguenay qu'à la baie des Ha ! Ha ! à soixante-dix ou soixante milles de son embouchure ; si donc les habitants de la rive nord qui demeurent en aval de Tadousac veulent se rendre de ce côté-ci du Saguenay, il leur faut, en arrivant à Tadousac, remonter à l'intérieur soixante ou soixante-dix milles pour prendre le pont et redescendre ensuite jusqu'au rivage d'où les bateaux les amènent à la Malbaie ou autres lieux habités de la rive gauche du fleuve. Le service projeté a pour objet de permettre à ces gens de franchir la bouche du Saguenay de Tadousac à la baie Sainte-Catherine, où se concentrent les grandes exploitations forestières de la maison Price. C'est un petit bateau appartenant à ces derniers qui faisait ce service ; ils veulent y en mettre un autre, et ils ont formé une compagnie à cette fin. C'est pour permettre à cette compagnie de continuer ce service que l'on demande une subvention.

M. FOWLER : Ce ne sont pas là des raisons valables.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'elles le sont. Il n'y a pas de pont sur le Saguenay, et il n'existe aucun moyen de franchir la rivière en hiver. Ces gens-là n'ont pas de chemin de fer, et comment les mettre en communication avec le haut du fleuve sans ce service ?

M. FOWLER : C'est une pure question d'intérêt local, et c'est au Gouvernement de la province de subventionner l'entreprise. Voyez la rivière Saint-Jean, qui est tout aussi importante que le Saguenay ; l'une et l'autre rive sont largement peuplées, et, cependant, de Frédéricton à Saint-Jean, il n'y a pas de pont. Il y a des bateaux traversiers, subventionnés par le Gouvernement de la province, si toutefois ils sont subventionnés.

M. FITZPATRICK : Nous venons, il n'y a pas deux minutes, de voter un crédit dans des conditions absolument pareilles: nous accordons $3,000 à une ligne qui doit faire le transport des voyageurs de Paspébiac au bassin de Gaspé.

M. GIRARD : Il n'y a pas autrement, pour l'est de la côte, de service régulier possible. Le transport des dépêches ne s'opère que par la traversée du Saguenay en hiver ; il y a deux ans, la malle était restée trois semaines sur la rive gauche du Saguenay, parce qu'il n'existait d'autre moyen de traverser que le canot, et le vent était trop violent. Avec un petit vapeur le service peut se faire régulièrement, de quelque côté que le vent souffle.

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

Reprise de la Séance.

M. MONK : A propos de ce crédit pour un service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, il est venu à ma connaissance depuis six heures. Monsieur le président, certains faits qui jettent sur la proposition un jour tout différent. C'est la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario qui, en été, fait ce service, plus important alors qu'en hiver, et elle reçoit pour cela une subvention considérable. Le transport des dépêches en hiver aux localités qui sont en aval du Saguenay prend depuis quelques années de l'importance, car plusieurs nouvelles industries se sont établies dans ces régions. Il y a eu là l'année dernière beaucoup de retard dans l'expédition des objets de correspondance ; il se serait écoulé au moins dix-huit jours avant que l'on pût faire passer de la rive droite du Saguenay à la rive gauche le courrier, qui de là est transporté par voiture sur une distance de cinquante milles, puis en traîneau tiré par des chiens jusqu'à Mataskquan, et enfin jusqu'à Belle-Isle par tous les moyens qui se présentent. Les MM. Price ont construit, au coût de quelque $20,000, un bateau à vapeur, qui, en hiver, transporte la malle d'un côté à l'autre du Saguenay, et rapporte de Tadousac les dépêches venant de l'Est. La traversée se fait deux fois par jour ; ce n'est pas en ligne droite que le voyage s'effectue, et il y a en réalité trois milles depuis Tadousac jusqu'au fond de la baie. Ce que nous payons n'est pas pour le service à la vapeur, mais pour le courrier, dont le retard préjudicierait aux industries et aux populations grandissantes de la rive gauche du Saguenay. Il n'y a pas de chemin qui de Tadousac mène à quelque endroit où l'on puisse franchir ce cours d'eau, et, en hiver, il n'y a pas de traversée

possible, à moins, me dit-on, de se porter à douze lieues plus haut: telle est la distance qu'il faut faire avant de trouver la rivière suffisamment gelée pour qu'on puisse y passer. Dans les circonstances, cette somme de $2,000 que l'on paye à la compagnie Price me paraît assez raisonnable.

Je sais bien qu'il s'agit d'une entreprise locale, qui tombe sous la juridiction du gouvernement provincial ; mais la subvention est destinée, ainsi que je le comprends, au service de la poste, qui intéresse le pays tout entier.

M. FOWLER : On ne nous a pas expliqué que le crédit fût spécialement destiné à un service relevant de l'administration des postes. Le comité va décider qu'il est de bonne règle d'accorder de telles subventions à des bateaux traversiers dépendant à coup sûr des législatures provinciales. Si notre Gouvernement a tant d'argent que cela à dépenser, je lui indiquerai où il pourra placer un peu de son excédent. Il y a sur la baie de Fundy, dans la circonscription que je représente ici, des villes qu'aucun service de bateaux à vapeur ne relie au reste du pays, et l'on pourrait subventionner une ligne de paquebots, qui feraient le voyage entre Saint-Jean, métropole commerciale du Nouveau-Brunswick, et les divers ports de la baie—Saint-Martin, par exemple, qui est une ville très florissante ; ou Alma, dans le comté d'Albert, ou d'autres encore, disséminées le long de la côte. Un vapeur comme celui-là pourrait marcher toute l'année. Ces localités méritent certainement qu'on s'en occupe.

M. MONK : Il n'y a pas, je crois, similitude de cas. La présente subvention a pour objet de faire passer le courrier d'un bord à l'autre du Saguenay, ce qui serait impossible autrement, à moins d'aller à quarante ou cinquante milles plus haut pour traverser la rivière ; et du côté de l'est il n'y a pas de chemin. Dans le cas de mon honorable ami (M. Fowler) les dépêches sont, je suppose, apportées par voie de terre ; tandis qu'ici, il y a, en hiver, cette difficulté qu'il faut franchir le Saguenay à son embouchure, pour le courrier qui de Québec vient par terre.

M. SPROULE : Je m'étais laissé dire que ce bateau traversier avait beaucoup de besogne et desservait une région comparativement fort peuplée. Si l'on m'a dit vrai, voilà un bateau qui doit gagner suffisamment pour n'avoir pas besoin de subvention. Jusqu'à présent, je ne vois rien qui distingue ce cas des autres dont il a été également question. Une compagnie fait marcher un bateau à vapeur et demande qu'on la subventionne, espérant bien que ses affaires ne seront pas examinées de trop près et que ce sera toujours autant de gagné. Si la besogne que fait la compagnie est profitable, nous n'avons que faire de la subventionner; mais, d'un autre côté, si, pour la continuation du service, la subvention était nécessaire et qu'il n'y eût pas d'autre moyen d'assurer le transport des dépêches, il semble qu'elle serait beaucoup plus justifiable.

M. PATERSON : Les représentations que l'on a faites au ministère n'avaient pas tout d'abord égard au service de la poste ; l'entreprise a été examinée à un point de vue commercial. Nombre de steamers subventionnés favorisent les échanges entre des ports canadiens qui autrement seraient de difficile accès. Dans le cas qui nous occupe le ministre a pu se convaincre de l'avantage que le commerce du pays retirerait du placement ainsi fait de cette subvention ; en même temps, nous avons exigé que l'on fît le transport des dépêches. Maintenant c'est $3,000 que veut la compagnie et elle refuse de se charger du service à moins. Le ministère n'a pas voulu donner les $3,000 et, par suite, l'adjudication n'a pas eu lieu. Le ministère ne demande que $2,000 et il n'est pas prêt à donner plus.

M. SPROULE : Avant que l'on donnât cette subvention, est-ce qu'il n'y avait pas là un bateau faisant la traversée ?

M. PATERSON : Non.

M. MONK : Il y a beaucoup de bon dans ce que dit mon honorable ami le député de Grey-est (M. Sproule) ; mais, en fait, c'était la première fois l'année dernière que le bateau faisait ce service ; il n'était pas généralement connu dans la région que ses voyages seraient réguliers. Cette partie du pays s'est considérablement développée, et quand l'existence de ce service sera mieux connu, il est probable qu'on en profitera davantage et qu'alors il ne sera même plus nécessaire de payer ces $2,000 pour assurer le transport des dépêches. Le bateau peut porter à la fois six voitures tout attelées et de nombreux passagers. Il fait généralement une besogne utile dans le golfe. Sa première traversée de la baie Sainte-Catherine à Rimouski a eu lieu l'année dernière dès les premiers jours de mars, si je ne me trompe. Le sous-ministre de la Marine était à bord cette fois-là. Le trafic qui en est encore à ses débuts dans ces régions écartées, ne tardera pas à prendre du développement.

M. FOSTER : J'entends discuter la question à un point de vue pratique, comme la discuteraient des hommes sérieux réunis en conseil.

La subvention que l'on propose a-t-elle un objet commercial ou est-elle destinée à favoriser le service de la poste ? On a dit au ministre qu'il s'agissait d'encourager une entreprise de commerce. A ce dernier point de vue, rien dans l'histoire du Parlement canadien nous nous autorise à subventionner des bateaux traversiers.

Il s'agit bien en effet, d'un simple bateau de passeur, qui va d'une rive à l'autre sur un cours d'eau situé dans une de nos provinces. C'est à coup sûr un service très utile qu'il rend, je dirai même nécessaire ; mais dans toutes les autres provinces du

Canada un tel service est maintenu et subventionné, quand il l'est, par la province. Nous en avons partout de ces bateaux au Nouveau-Brunswick. De mon temps, il nous en venait, à nous aussi, de ces demandes de subventions. Je me rappelle en particulier certain bateau faisant, dans mon propre comté, le voyage de Saint-Jean à Bayswater, distance de trois milles ou même plus peut-être. Députations sur députations m'étaient venues voir et voulaient à tout prix une subvention. La réponse du Gouvernement a toujours été la même : C'est un simple bateau traversier qui fait un service d'intérieur, exclusivement dans les limites de la province, et c'est à la province qu'il appartient d'accorder cette subvention. De fait, la province a toujours payé cette subvention, et elle la paye encore.

M. PATERSON : Ce bateau transporte-t-il aussi les dépêches ?

M. FOSTER : Oui, et ce service est payé par le département des Postes, qui paye tout transport de dépêches dans le pays ; c'est peu de chose qu'il donne, une couple de cents dollars peut-être pour toute la saison. C'est là une dépense légitime, que le service postal exige.

Et sur la rivière Saint-Jean, vous n'allez pas loin sans rencontrer, ici et là, quelqu'un de ces sortes de bateaux. Cette rivière est fort large dans certaines parties, elle a un mille et trois quarts de largeur, dans d'autres un mille, ailleurs trois quarts de mille, et tout le long de la rivière il y a des bateaux traversiers. Je sais deux de ces bateaux qui ont toujours fait le service vis-à-vis Frédéricton, capitale de la province, l'un remontant jusqu'à Nashwassis, l'autre se dirigeant sur Nashwak, droit en face, distance, dans le premier cas, de deux milles environ, et, dans l'autre, de trois quarts de mille peut-être. Jamais il n'a été demandé de subvention pour ces bateaux, et s'il leur a été accordé quelque chose, c'est à la municipalité ou à la législature qu'ils le doivent. Tous les bateaux que vous pouvez voir sur la rivière Saint-Jean sont traités de cette façon. Il y a dans la Nouvelle-Ecosse un bateau de passeur qui va de Dartmouth à Halifax; ce sont les municipalités qui le tiennent là, et non pas le gouvernement fédéral.

Si donc il s'agit ici de subventionner un bateau traversier pour des fins de commerce, il est bien évident que la Chambre n'a pas à discuter une semblable proposition. Où vous arrêteriez-vous si, sous le couvert d'une subvention au commerce, vous faites de tels cadeaux à tous les passeurs qui le demanderont ?

Mais il y a autre chose, nous a-t-on dit : c'est qu'il faut porter aux gens qui sont de l'autre côté de la rivière leurs dépêches et rapporter de ce côté-ci le courrier qu'ils font partir. C'est là un point qui mérite notre attention. S'il faut absolument qu'il y ait traversée à cet endroit et que la chose soit difficile en hiver, cela regarde le ministre des Postes ; c'est à lui de voir que les gens aient leur courrier, et si pour cela il est besoin de $1,000, qu'il les prenne ; s'il faut plus encore, il a devoir de le faire, car il est tenu de ne rien négliger pour assurer la bonne exécution du service postal.

Au premier abord, j'avais pensé qu'il s'agissait d'une subvention au commerce, et la chose ne m'avait pas du tout paru admissible. Comme crédit affecté au service des postes, c'est bien différent ; mais alors c'est au directeur général des Postes de le faire passer dans son budget, et il doit donner ce qui est au moins suffisant dans la circonstance.

L'honorable M. FITZPATRICK : Il y a beaucoup à dire à l'appui de l'avis exprimé par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) ; mais les conditions qui existent à cet endroit particulier sont bien de celles que l'on rencontre partout ailleurs au Canada. Tout ce qu'il y a d'habitants sur la rive nord du Saint-Laurent, de la Malbaie au Labrador, se voient absolument empêchés de communiquer avec le reste du pays dès que cesse la navigation, si ce n'est par le chemin qui passe le long du fleuve. De la baie Sainte-Catherine à Québec, le trajet est encore possible :il y a un chemin pour sortir ; ce n'est plus qu'une question de jours, peut-être de semaines, quand il fait mauvais, pour arriver au but. Mais de l'autre côté du Saguenay, c'est bien différent : on n'y a aucun moyen de communication avec l'extérieur, et il en est ainsi depuis Tadousac jusqu'aux limites inférieures de la rive gauche du fleuve. Pas de bateau, pas de chemin de fer, rien, excepté cette route qui borde le Saint-Laurent. En arrivant à Tadousac, il y a le Saguenay à traverser, et, pour cela, il faut remonter l'espace de soixante ou soixante-dix milles dans l'intérieur pour trouver un endroit où il soit possible de franchir la rivière ; une fois passé, il faut de nouveau suivre la côte et descendre jusqu'à la baie Sainte-Catherine. Au point de vue des intérêts commerciaux, la proposition me paraît mériter l'attention de la Chambre tout autant que bien d'autres propositions de même nature où déjà des subventions ont été accordées en vue de faciliter les communications. Nous aidons incessamment les chemins de fer aussi bien que les lignes de bateaux à vapeur. Pourquoi faisons-nous cela ? Pour que chacun puisse communiquer plus facilement avec le monde extérieur. Ce que nous voulons ici, c'est éviter aux gens de ces localités un voyage de cent quarante milles en voiture pour franchir la rivière. C'est à cela que se résume la proposition. Il n'y a pas lieu d'amoindrir les choses ; inutile de prétendre qu'il s'agit simplement du service de la poste. L'administration, en effet, n'a pas à se préoccuper de la dis-

tance. Peu lui importe de faire ces cent quarante milles pour traverser la rivière ou de la traverser tout de suite. Il me semble qu'il est bien suffisant, pour qu'on laisse passer ce crédit, d'alléguer qu'il facilitera la traversée du Saguenay aux gens qui sont à l'est de son embouchure. Pour ce qui est du service postal, il se fait par une maison de commerce qui a des intérêts là-bas et qui, si je ne me trompe, pousse au développement de cette partie du pays—je veux parler de MM. Price Frères. Mon honorable ami admettra, je suppose, que c'est une des maisons de commerce les plus respectables de la province de Québec.

M. FOSTER : Cela n'entre pas dans la question.

M. FITZPATRICK : Il y a ceci, cependant, c'est que ces gens ont contribué à ce service, croyant y trouver leur avantage; et maintenant, après s'être efforcés d'y faire honneur, ils s'aperçoivent, au dire de personnes qui les ont vus à l'œuvre, qu'il leur est impossible d'aller plus loin, avec la subvention qui leur était accordée jusqu'ici. Malgré tout le trafic qui leur vient, malgré la subvention qu'ils recevaient, ce n'a pas été pour eux une entreprise heureuse, et ils se voient forcés d'abandonner.

Et maintenant, au point de vue du commerce, si nous n'y venons en aide, ce service va être interrompu.

Ce qu'il y a de plus sage, selon moi, est de présenter à la Chambre les faits tels qu'ils sont, pour qu'ensuite la Chambre décide ce qu'il y a à faire.

M. FOSTER : Tout en concédant à mon honorable ami la parfaite justesse de ses remarques et c'est là, je n'en doute pas, le vrai motif de la proposition, à quoi tout cela se résume-t-il ? Il est dur sans doute d'avoir à faire soixante milles avant de trouver un endroit convenable pour traverser la rivière et de refaire ces soixante milles pour revenir à la côte ; mais ce qu'il faut examiner avant tout, c'est l'objet même de la subvention. Supposez, par exemple, qu'un chemin fasse un long détour de soixante ou quatre-vingts milles et qu'il soit possible d'abréger cette distance et de la réduire à un tiers, à un huitième ou même à un dixième du trajet primitif, est-ce au gouvernement fédéral qu'on s'adressera pour cela ? Il s'agit uniquement d'un passage à établir dans la province ; c'est comme pour une route, et c'est à l'administration provinciale de voir que le public ait les chemins les plus courts et les plus commodes. Dès que ce passage devient nécessaire le gouvernement de la province a le devoir de fournir à ses administrés une voie de sortie mieux appropriée à leurs besoins. Quand cette voie traverse l'eau, c'est un bateau de passage qu'il y faut, et c'est au gouvernement provincial et non pas au gouvernement fédéral d'y pourvoir. La dépense de deux ou trois mille dollars n'est qu'une bagatelle, et ce n'est pas de cela qu'il s'agit, mais d'un principe. Avec les propres arguments de mon honorable ami, j'arrive à démontrer que le seul gouvernement tenu d'intervenir est celui qui a dans la province de Québec l'administration des affaires.

Pour ce qui est du transport du courrier, si j'étais directeur général des Postes, je récompenserais libéralement celui qui s'en chargerait. Vous ne pouvez pas appeler cela une subvention au commerce ; c'est simplement des commodités fournies aux voyageurs ou au service de la poste. Il ne s'agit pas de la quantité de voyageurs et du courrier à traverser.

M. MONK : Si le crédit dont il est question a vraiment pour objet d'encourager et de faciliter le commerce, je ne suis pas prêt à dire que la chose n'est pas du ressort de ce Parlement. Bien au contraire, les encouragements à donner au commerce sont, à mon avis, de notre juridiction. Que ce soit pour la province de Québec ou pour toute autre province, les subventions de toute sorte servant à encourager le commerce entrent, selon moi, exclusivement dans les attributions du Parlement fédéral. Privés des régions sont fort empêchés de poursuivre leurs opérations commerciales, et c'est à bon droit qu'ils s'adressent à nous et demandent que nous les aidions. Je vois, au chapitre des subventions, que nous accordons tous les ans de grosses sommes pour un service de bateaux à vapeur entre Saint-Etienne (N.-B.), divers points de la rivière Sainte-Croix, Deer-Island, Campobello, les îles de l'intérieur, la baie Passamaquoddy et l'Etête ou la baie Noire ; pour un autre aussi entre Port-Mulgrave et Canso et entre Canso et Halifax. Ces sommes sont-elles votées simplement pour le service de la poste ?

M. PATERSON : Non.

M. MONK : Ou ne le sont-elles pas aussi pour l'encouragement du commerce ?

M. PATERSON : Oui, du commerce.

M. MONK : Je ne veux que signaler ce point. Je comprendrais le raisonnement de mon honorable ami s'il ne s'agissait que d'établir un passage d'eau. Ces passages sont sous la juridiction de l'autorité provinciale, tout comme les ponts ; et lorsqu'il y a un pont à construire sur une rivière dont le cours est situé entièrement dans la province, ce n'est pas à nous que les intéressés peuvent demander de l'aide. Mais si l'on songe à ces cent quarante milles de route qu'il faut faire en hiver et qu'il s'agisse d'accorder une subvention à un vapeur qui non seulement se chargera du service de la poste, mais aidera au développement du commerce de ces lointaines régions, voilà, je crois, qui tombe sous notre juridiction et n'appartient pas aux autorités provinciales.

M. SPROULE : A propos de cette question, je me suis depuis longtemps demandé pourquoi nous ne faisons pas pour les autres parties du Canada ce que nous faisons pour les Provinces maritimes. Si la règle est bonne, elle doit être d'application générale, et je sais nombre de localités sur la baie Georgienne où une légère subvention assurerait en été des communications régulières par bateau, pendant que, à l'heure actuelle, il n'y vient de bateaux à vapeur que de fois à autre et quand il y a une charge à prendre. On y manque de routes ou à peu près, et il faut souvent aller chercher bien loin le courrier. Ces gens-là seraient bien aises qu'on leur donnât une petite subvention à eux aussi. Je sais que de telles subventions se demandaient très souvent il y a des années, mais étaient invariablement refusées. Je ne connais pas d'exemple où la chose ait été accordée. Je me rappelle, il y a de cela trente-quatre, trente-cinq ou peut-être trente-six ans, que de vives instances étaient faites auprès du gouvernemen fédéral pour qu'il aidât de quelque façon le transport des dépêches ou l'établissement d'une route là où le commerce n'était pas suffisamment rémunérateur ; mais jamais on n'a pu réussir. Je me suis souvent étonné de voir accorder à des services qui se font sur la côte de l'Atlantique des subventions que l'on refusait à des services pareils au cœur même de la province d'Ontario. Je n'ai jamais pu comprendre que ces secours, justifiables dans un cas, ne le fussent pas dans l'autre.

(Adopté.)

Pour les services d'un appareil de sauvetage sur le Saint-Laurent, sur l'exercice qui se terminera le 30 juin 1906, $10,000.

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela peut bien vouloir dire.

M. PATERSON : Il s'agit d'une convention passée le 21 juin entre l'Etat et M. Geo. T. Davie, propriétaire à Québec d'un bateau de sauvetage ayant nom "Lord-Strathcona", auquel nous accordons une subvention de $10,000. Ce bateau reste là et doit toujours être prêt à se porter au secours des navires en détresse ou menacés de faire naufrage.

M. FOSTER : Où cela?

M. PATERSON : C'est à Québec que ce bateau stationne.

M. FOSTER : Dites-nous-en quelque chose. Qu'est-ce que ce bateau et qu'a-t-il à faire?

M. PATERSON : C'est un bateau sauveteur.

M. FOSTER : Depuis combien de temps est-il là?

M. PATERSON : Depuis plusieurs années.

M. FOSTER : Quels services a-t-il rendus?

M. PATERSON : Il a porté secours à tous les navires qui ont fait naufrage près de la côte.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait bien qu'il ne répond pas à ma question en disant qu'il a porté secours à des navires. Quels sont ces navires? Quels secours leur a-t-il donnés?

M. PATERSON : Je n'ai pas les noms des navires. On les trouvera dans les rapports du ministère de la Marine. Cet appareil de sauvetage se porte au secours de tous les navires qui font naufrage. On le tient là en permanence, et je suppose que chaque fois que l'occasion s'en est présentée, il a rendu les services qu'on en attendait. Pour qu'il soit toujours prêt à aller au secours des navires en détresse—pour les services qu'il rend au commerce et d'une façon générale,—on a jugé à propos d'accorder au propriétaire une subvention de $10,000. Je crois que toutes les grandes compagnies de navigation ont demandé l'installation de cet appareil et l'octroi de cette subvention. Je n'en puis dire plus. Il a rendu les services qu'on en attendait et les intéressés en sont satisfaits. Peut-être que quelqu'un plus au courant que moi pourront mieux renseigner l'honorable député sur ce qu'il a fait.

M. FOSTER : Qui " il " ?

M. PATERSON : C'est un navire, un appareil de sauvetage avec tout l'outillage nécessaire pour porter secours aux navires qui donnent sur les rochers ou sont en péril. Il est toujours prêt à partir au premier signal. Le propriétaire est payé par les compagnies auxquelles il porte secours, et cette somme de $10,000 est une subvention de l'Etat.

M. FOSTER : C'est plutôt une indemnité.

M. FITZPATRICK : Exactement.

M. PATERSON : Cette somme n'est pas pour payer les services que rend l'appareil; comme le dit l'honorable député, c'est plutôt une indemnité que nous payons pour qu'il soit toujours prêt en cas de nécessité.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire s'il y a dans ces parages d'autres appareils de sauvetage non subventionnés et faisant concurrence à celui-ci ?

M. PATERSON : Pas que je sache. Le ministre de la Justice le sait peut-être.

M. BLAIN : La question est importante.

M. PATERSON : Je crois que c'est le seul qu'il y ait à cet endroit.

M. FITZPATRICK : Nous avons à Québec un grand bassin de radoub qui appartient à l'Etat. Depuis nombre d'années, M. Geo. Davie est propriétaire d'un appareil de sauvetage très complet. Un temps il possédait un bateau de sauvetage appelé " Lord Stanley ". Il s'en servait pour secourir les navires naufragés sur tout le Saint-Laurent et il est allé quelque fois jusqu'aux Etats-Unis. J'ajouterai que c'est le seul que nous ayons à Québec et qu'il est considéré comme le plus complet du Canada. Il est arrivé

que des naufrages ont eu lieu pendant que ce bateau était absent, et sans qu'on pût leur porter secours. Il y a quatre ou cinq ans, des propriétaires de navires de Montréal demandèrent au Gouvernement de conclure des arrangements avec M. Davie, pour que son bateau de sauvetage ne quittât plus le Saint-Laurent. Tous ceux qui connaissent le bas du fleuve comprennent l'importance qu'il y a pour les navires en détresse d'avoir un appareil de sauvetage toujours prêt à se porter à leur secours. A la suite des négociations engagées entre le Gouvernement et les armateurs de Montréal, M. Davie vendit le "Lord-Stanley" et acheta le "Lord-Strathcona", son bateau actuel, qui lui a coûté de $125,000 à $130,000 ; il avait été entendu qu'il se procurerait un navire de cette dimension, pour opérer plus facilement les sauvetages sur le Saint-Laurent. Il devait aussi recevoir cette indemnité, comme l'appelle avec raison l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), à la condition que le navire se tienne constamment à Québec, pour être prêt à répondre à toute demande sur un point quelconque du Saint-Laurent. Cet appareil ne peut pas quitter le Saint-Laurent sans la permission du ministre du Commerce. Il est toujours à la disposition des navires naufragés.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à ce crédit, mais je tiens à faire observer l'injustice des procédés adoptés à l'égard d'une localité, comparée à une autre. Depuis des années, il y a des appareils de sauvetage dans la baie Georgienne, et il est souvent arrivé que les propriétaires de ces appareils ont eu à subir la concurrence des appareils américains. A plusieurs reprises on a demandé au Gouvernement de mettre quelque restriction à l'entrée de ces appareils étrangers dans nos eaux, parce que les profits étaient trop minimes. Le Gouvernement n'a pas voulu leur venir en aide, soit en accordant une subvention, soit en passant des règlements. Ils ont dû ne compter que sur eux-mêmes et se tirer d'affaires seuls. Pourquoi a-t-on une règle pour Québec et une autre pour la baie Georgienne ? Si le principe est bon dans un cas, il l'est également dans l'autre, et à mon sens, une subvention serait bien plus nécessaire dans la baie Georgienne que sur le Saint-Laurent, où les navires ne sont pas disséminés sur une aussi grande étendue. Je soulève cette question, parce que, assez souvent, on fait des distinctions entre une partie du pays et une autre.

M. INGRAM : Cet appareil de sauvetage existe depuis des années. Ce n'était pas nécessaire de le subventionner pour le maintenir. C'est quand le capitaine Leslie est parti de Kingston pour s'installer dans le bas du fleuve qu'on a imaginé de donner cette subvention à M. Davie, et c'est ce qui constitue l'injustice du procédé. Davie et Leslie se font concurrence et pour aider Davie on lui donne $10,000 par année.

M. FITZPATRICK : Qu'est-il arrivé à Leslie quand il est allé à Terre-Neuve ?

M. INGRAM : L'industrie est livrée à Davie et c'est ce qui constitue le désavantage de Leslie. Et ce n'est pas tout. En accordant cette subvention à Davie, le Gouvernement prive les navires des avantages de la concurrence. C'est une injustice envers Leslie.

M. FITZPATRICK : En quoi Davie fait-il concurrence à Leslie ? Il se produit des naufrages dans le Saint-Laurent depuis des temps immémoriaux et je ne crains pas de dire que depuis vingt ans le capitaine Leslie n'est jamais allé plus bas que Montréal, excepté une fois qu'il est allé à Terre-Neuve, et je crois qu'il a toujours regretté ce voyage.

M. INGRAM : Un propriétaire de navire a déclaré ici même que Leslie faisait du sauvetage dans le Saint-Laurent, avec beaucoup de succès, et je préfère prendre la parole d'un propriétaire de navire que celle du ministre de la Justice lui-même.

M. FITZPATRICK: Si l'honorable député prend la responsabilité de cette affirmation, je suis bien tenu de l'accepter, mais je connais bien Québec et j'ai été mêlé professionnellement à son mouvement commercial pendant de nombreuses années et je repète que le capitaine Leslie n'est jamais allé plus bas de Montréal au secours d'un navire naufragé, excepté quand il est allé à Terre-Neuve, et nous savons tous ce qui lui est arrivé.

M. INGRAM : Je suis content de voir le ministre faire cette affirmation. Dans quelques jours nous saurons si c'est lui ou le propriétaire de navires qui a raison.

M. R. L. BORDEN : Toute la question est de savoir si c'est une industrie profitable. Avant cette subvention éprouvait-on quelque difficulté à se procurer des appareils de sauvetage sur le Saint-Laurent ? Nous avons des appareils de sauvetage dans les Provinces maritimes ; ils ne sont pas aussi considérables que celui de M. Davie, bien que plusieurs soient très utiles, comme j'ai eu l'occasion de le constater au cours de certaines réclamations dont j'ai été chargé à titre d'avocat. Ces appareils sont maintenant sans subvention, autant que je sache, mais je veux bien admettre que les conditions ne sont pas les mêmes sur le Saint-Laurent. J'aimerais à avoir des renseignements sur ce point.

M. FITZPATRICK : Je crois que c'est une industrie assez profitable, car M. Davie est très riche et toute sa fortune a été faite dans cette industrie, à l'exception de ce qui a pu lui rapporter les travaux exécutés dans son bassin de radoub. A mon sens, toute la question était de savoir si nous pouvions garder un appareil aussi coûteux pour l'usage exclusif du Saint-Laurent, mais ce n'est pas

moi qui ai conduit les négociations. Il ne s'agissait pas de savoir si c'était une industrie profitable. Je suis convaincu que M. Davie, pour sa part, ne demandait pas mieux que de continuer à faire ses affaires comme il l'entendait, en étant libre d'aller où il voudrait. Mais cette indemnité lui a été donnée expressément pour que son appareil fut réservé exclusivement pour le Saint-Laurent. Je crois que la première subvention ou indemnité était de $5,000, et que M. Davie n'a jamais rien demandé au Gouvernement. Tout a été fait par les expéditeurs et les armateurs de Montréal. Si je me rappelle bien, M. Davie ne trouvait pas l'indemnité suffisante et elle a été portée à $10,000. Pour M. Davie, c'est une simple question d'affaires. Il n'a qu'à se demander s'il est plus avantageux pour lui de restreindre ses opérations au Saint-Laurent, pour une indemnité de $10,000, ou d'être libre d'aller où bon lui semblera sur le Saint-Laurent ou sur l'Atlantique. Voici un exemple entre autres : M. Davie possède le plus puissant remorqueur qu'il y ait de ce côté de l'Atlantique, le " Lord-Strathcona ", qu'il employait à remorquer des navires sur le Saint-Laurent, jusqu'à New-York. Le cas est assez rare, mais il s'est déjà présenté, et l'honorable chef de l'opposition conçoit sans peine les jolis bénéfices que M. Davie réalisait de ce chef. Maintenant il ne peut plus faire ce travail. Son bateau est réservé exclusivement pour le Saint-Laurent. C'est une simple question d'affaires.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il passé un marché avec M. Davie ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : En connait-il les conditions ?

M. PATERSON : Je l'ai fait demander.

M. FOSTER : Possède-t-on dans les bureaux du ministère des rapports indiquant les services rendus par M. Davie ? S'il n'y en a pas, ne croit-on pas qu'il devrait y en avoir ? Quand on paie des honoraires à un avocat, on aime à se rendre compte des services qu'il nous rend. On paie une indemnité à M. Davie pour qu'il opère des travaux de sauvetage dans certaines limites. Quel registre le ministère du Commerce tient-il de ses opérations ? Il devrait y avoir un rapport de tous les sauvetages qu'il a opérés, et on devrait pouvoir constater s'il a rempli les conditions du contrat et s'il est resté dans les limites qui lui étaient assignées.

Mais je considère qu'il y a encore un autre aspect à cette question. Il est quelquefois bon de se demander ce que font les autres pays sur une question donnée. Le ministre sait-il si en Angleterre ou aux Etats-Unis le gouvernement a cru nécessaire de subventionner une compagnie ou un particulier pour s'assurer ses services comme sauveteur, et lui assigner certaines limites en dehors desquelles il ne peut opérer ? Je ne crois pas qu'un seul pays ait jamais suivi une pareille ligne de conduite, et s'il en est ainsi, on a sans doute eu de bonnes raisons pour s'abstenir, soit qu'on jugeât la chose inutile, soit qu'on en redoutât de mauvaises conséquences.

Il est facile de prévoir les mauvais effets d'une pareille politique. Elle paralysera toute initiative et toute énergie dans l'industrie du sauvetage sur le Saint-Laurent. Dès qu'il sera connu qu'une compagnie est subventionnée pour faire du sauvetage sur le Saint-Laurent, personne ne voudra construire d'appareils, et les particuliers qui sont déjà engagés dans cette industrie en sortiront, quand ils verront que la concurrence est impossible. En très peu de temps on aura créé un monopole. Il arrivera alors ce qui arrvie déjà. Au début on calculait qu'une indemnité de $5,000 était suffisante. Un an ou deux après, il fallait doubler cette somme, et dans quelques années on nous demandera $15,000 ou $20,000. Cela est inévitable, puisque vous vous mettez entièrement à la merci d'une seule compagnie. La politique adoptée par le Gouvernement relativement au dragage est en contradiction directe avec celle-ci. Vous prétendez que vous ne pouvez pas être à la merci des particuliers ou des sociétés pour faire faire vos travaux de dragage, et vous construisez des dragues pour être indépendants.

Voici maintenant une autre objection. Si on subventionne une société pour faire du sauvetage dans une grande artère comme le Saint-Laurent, où il y a beaucoup de navires et un nombre proportionné de naufrages, pourquoi le Gouvernement ne viendra-t-il pas aussi en aide à la population des côtes beaucoup plus dangereuses de la Colombie-Anglaise, où les navires sont constamment exposés à périr ? Il n'y a pas un homme sur un demi-million, dans tout le Canada, qui s'imagine que le Gouvernement subventionne une société pour faire du sauvetage. S'il s'en doutait, il considérerait que c'est une injustice.

Je n'ai rien à dire contre la nécessité d'avoir d'excellents appareils de sauvetage ; mais la question est de savoir si le Gouvernement fait bien d'intervenir ainsi et de paralyser cette industrie, chez les particuliers et les sociétés. Cette question me paraît plus importante que quelques-uns ont pu le croire, avant d'y avoir reflechi.

M. PATERSON : Ce crédit a été voté par la Chambre pendant plusieurs sessions. Le raisonnement de l'honorable député aurait beaucoup plus de force s'il y avait d'autres compagnies possédant les bateaux et l'outillage nécessaires et sur lesquelles on pourrait compter en cas de besoin. Mais je suis informé qu'aucune compagnie de sauvetage ne s'est plainte de cet arrangement. Ce serait une injustice de subventionner une compagnie si, sans subvention, nous pouvions

avoir les services de plusieurs compagnies ; mais dans la position où nous nous trouvons, nous avons l'avantage d'avoir à notre disposition un puissant appareil de sauvetage, en échange d'une subvention insuffisante pour en acheter un semblable. La question à décider est de savoir si, dans l'intérêt général, cette subvention doit être continuée.

Sur les Grands lacs, dont on a parlé, il y a de la concurrence. Nous avons plusieurs appareils de sauvetage et les Américains en ont aussi.

Quant à la question de savoir si d'autres gouvernements subventionnent des compagnies de sauvetage, je n'en sais rien. La question doit être décidée d'après les raisons que je viens de donner. Pourrions-nous avoir ce que nous avons actuellement, sans cette subvention, et cet arrangement est-il dans l'intérêt de la marine ? Je crois qu'il est de l'intérêt général de continuer cette subvention.

M. INGRAM : Pour justifier ce crédit, le ministre suppose qu'il n'y a pas de concurrence dans l'industrie du sauvetage sur le Saint-Laurent. Deux ou trois item ont été laissés en suspens, et j'espère qu'on nous accordera un délai de quelques jours pour que nous ayons le temps de nous procurer des renseignements qui démontreront qu'il existe d'autres appareils et que d'autres compagnies seraient disposées à exercer cette industrie sur le Saint-Laurent. Certains propriétaires d'appareils de sauvetage considèrent ce favoritisme envers M. Davie comme une injustice. On a demandé aux propriétaires de navires de signer une requête demandant une subvention pour M. Davie, et ils l'ont signée à contre-cœur et uniquement parce qu'en cas d'accident ils seraient à la merci de M. Davie, qui monopolise cette industrie. On a tort de dire qu'il n'y a pas de plaintes, car il y en a de nombreuses et de graves. Le capitaine Leslie a protesté avec raison, et le département en est informé.

M. MONK : J'espère que l'honorable ministre des Douanes consentira à ajourner la discussion sur cet item. La somme est importante, mais ce n'est pas autant au chiffre que nous nous en prenons, qu'au principe en jeu.

L'honorable ministre ne peut pas nous donner de renseignements exacts. Tout ce que nous savons, c'est que nulle part ailleurs on ne subventionne ainsi une compagnie de sauvetage, et je ne vois aucune analogie entre ce cas et les honoraires qu'on paie à un avocat, quoi qu'en dise mon honorable ami. Nous savons que M. Davie a fait beaucoup d'argent dans cette industrie, mais parce qu'il ne lui est plus permis de remorquer des navires de Québec à New-York—une entreprise très risquée, à mon sens—on veut que nous lui accordions un indemnité. Nous ne savons rien de ce que vous a rapporté cette subvention payée à M. Davie. Qu'a-t-il fait l'an dernier pour les $10,000 qu'il a reçus? On nous demande de voter cet argent et on ne nous dit rien de ce qu'il a fait. Cet item devrait être du ressort du ministère de la Marine et nous devrions savoir ce qu'il a fait l'an dernier, et le ministre devrait nous expliquer si, d'après les apparences ,il rendra assez de services cette année, pour justifier le vote de ce crédit.

M. PATERSON : La demande de l'honorable député est assez raisonnable. Il n'y a pas de doute qu'on trouvera au ministère de la Marine une liste de tous les naufrages qui ont eu lieu. On m'informe que M. Davie s'est conformé à l'obligation de tenir son bateau constamment en état d'aller porter des secours. Nous avons des certificats à cet effet, signés par les employés de la douane, mais après ce que vient de dire l'honorable député d'Elgin, qui paraît bien renseigné, je considère qu'il vaut mieux ne pas insister pour faire voter ce crédit avant qu'il ait eu le temps de se procurer de nouveaux renseignements, et alors nous saurons à quoi nous en tenir. Je consens donc au renvoi de la discussion de cet article à une séance ultérieure.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a parlé de réciprocité dans l'usage des appareils de sauvetage. Je ne connais pas bien les lois américaines sur ce point, mais je crois que les bateaux de sauvetage ne sont pas admis à opérer sur la rive américaine.

M. FITZPATRICK : Je ne sais pas ce que sont les lois américaines sur ce point, mais je sais que le "Stanley" a remorqué des navires jusqu'à New-York.

M. R. L. BORDEN : C'est fort possible. Je ne vois rien qui empêche ce bateau de remorquer des navires, mais je ne crois pas qu'on lui permettrait de faire du sauvetage sur les côtes des Etats-Unis. Je ne crois pas que ce navire ait opéré beaucoup de sauvetage sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Je sais qu'il en a fait sur les côtes de Terre-Neuve où il est venu en concurrence avec des appareils de sauvetage de la Nouvelle-Ecosse. Une autre chose qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est que l'octroi de cette subvention tend à décourager les entreprises particulières, car ceux qui sont engagés dans cette industrie dans les Provinces maritimes ne peuvent pas lutter contre une compagnie subventionnée.

M. FOSTER : L'honorable ministre nous donnera-t-il aussi un état indiquant les sommes que M. Davie a reçues chaque année, pour les sauvetages qu'il a opérés ?

M. SPROULE : Je sais positivement que les lois américaines ne permettent pas à nos appareils de sauvetage d'opérer dans les eaux des Etats-Unis, car l'appareil qu'il y avait dans la baie Georgienne a demandé, pendant des années, à être admis à titre de réciprocité, et n'a jamais pu l'obtenir, bien que les appareils américains soient admis au

Canada. C'est alors que cette compagnie a déclaré qu'il ne lui serait plus profitable de maintenir ses appareils à cet endroit, si le Gouvernement ne faisait rien pour améliorer sa situation ou la débarrasser de la concurrence américaine. Rien n'a été fait. Ce que je trouve mauvais, c'est d'accorder de l'aide dans un cas et de le refuser dans d'autre.

M. BLAIN : S'il faut dépenser une certaine somme pour entretenir des appareils de sauvetage dans le Saint-Laurent, cet argent ne devrait pas être donné à une seule société. Il me semble que le Gouvernement ferait mieux d'encourager la concurrence entre les différentes compagnies et à la fin de l'année, il pourrait donner la prime à celle qui aurait rendu le plus de service, au lieu de créer un monopole. Quand la question reviendra devant la Chambre le ministre pourra peut-être donner son opinion sur ce point.

M. PATERSON : J'en parlerai au ministre.

M. MONK : Le ministre pourrait-il nous dire aussi pourquoi M. Leslie ne reçoit pas d'indemnité ou de subvention ? Cette question a déjà été débattue, ici même, le 25 juillet dernier, et il semble ressortir de cette discussion que cette subvention n'a commencé à être payée à la maison actuelle qu'après l'arrivée de M. Leslie sur les lieux. En ma qualité d'avocat, je considère que M. Leslie a autant de droit à une subvention que M. Davie. Il a opéré beaucoup de sauvetage dans ces parages et il est absolument dans la même situation que M. Davie.

M. FITZPATRICK : A-t-il réellement fait beaucoup de sauvetage ?

M. MONK : C'est ce qui semble ressortir du débat de l'an dernier. M. Reid qui est un propriétaire de navire et qui est bien renseigné a affirmé, sans être contredit par le ministre du Commerce, que M. Leslie avait opéré plusieurs sauvetages.

M. FITZPATRICK : En bas de Montréal ?

M. MONK : Je le suppose.

M. le PRESIDENT : L'item 187 est réservé.

Service de bateaux à vapeur entre Petit-de-Grat et le terminus du chemin de fer Intercolonial à Mulgrave, $3,000.

M. PATERSON : Nous avons signé un contrat avec M.M. Hugh Cann et fils, de Yarmouth. Le nom du bateau est " Percy Cann ". Ce contrat expire cet été. Les ports d'attache sont Petit-de-Grat et Mulgrave ; c'est un service quotidien, avec escale à Arichat et Arichat-ouest, quand c'est nécessaire. Ce bateau transporte aussi le courrier.

M. FOSTER : Quelle est la longueur du trajet ?

M. PATERSON : Environ vingt-sept milles, me dit un honorable député qui connaît la localité.

M. FOSTER : Quelle sorte de bateau est-ce ?

M. PATERSON : Un bateau de quatre-vingt-dix tonnes. Il fait un service direct et apporte de grandes quantités de marchandises, surtout du poisson, qui sont ensuite expédiées par l'Intercolonial.

(Adopté.)

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean (N.-B.), Westport et autres ports intermédiaires, $1,500.

M. PATERSON : L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) connaît la géographie de cette partie du pays.

M. FOSTER : Je sais où se trouve Saint-Jean, comme l'honorable ministre sait où se trouve Brantford.

M. PATERSON : Ce contrat a été signé le 21 octobre dernier et prend fin le 30 juin prochain. Le service est confié à la " Insular Steamship Co." Le nom du bateau est " Westboro III " et les ports desservis sont Saint-Jean, Westport et Yarmouth et autres ports intermédiaires. Il est obligé de faire seize voyages du 1er novembre au 1er mars, et douze du 1er avril au 30 juin. Il n'est pas stipulé qu'il transportera le courrier, et j'ignore s'il le fait.

(Adopté).

Service de bateaux à vapeur entre Saint-Jean, Digby, Annapolis et Granville le long de la côte ouest du bassin d'Annapolis, $1,500.

M. PATERSON : Il n'y a rien de changé. La concession est accordée à la " Valley Steamship Co.", limitée. Le contrat expire le 1er juillet prochain. Le nom du bateau est " Granville ". Les ports desservis sont Saint-Jean, Annapolis, Royal et Granville Ferry. En hiver, le bateau partant de Saint-Jean, peut finir le voyage à Digby. Si le temps le permet, il doit faire escale dans certains ports intermédiaires. Le transport du courrier n'est pas stipulé. Ce bateau peut contenir quarante passagers et mille barils.

(Adopté).

Service de bateaux à vapeur entre Annapolis et Hull, Angleterre, $5,000.

M. PATERSON : Je propose que cet item soit amendé de manière à se lire " entre Annapolis, Hull et Londres, Angleterre."

(L'amendement est adopté).

M. FOSTER : S'agit-il d'un service pour le transport des fruits ?

M. PATERSON : Oui.

M. R. L. BORDEN : Combien de voyages complets ?

M. PATERSON : Cinq entre le 10 octobre 1904 et le 31 janvier 1905. Je crois que tous les voyages se font à l'automne. Il y a huit navires d'une capacité de 8,000 ou 8,500 barils. Le service se fait maintenant avec Londres, ainsi que Hull. Il est fait par la "Acadia Steamship Co." limitée. Cette compagnie garantit que ses navires sont pourvus de compartiments froids et aménagés pour le transport des fruits, avec une ventilation suffisante et tout ce qu'il faut pour le transport par mer des fruits et autres produits périssables.

M. FOSTER : Il serait intéressant de savoir quelle quantité de fruits ces navires ont transportée.

M. PATERSON : Il n'y a pas de doute que le trafic a été considérable.

M. FOSTER : Le ministre nous en fournira un état.

(L'item est adopté).

Service de bateaux à vapeur durant l'exercice 1905-1906, entre Québec et Natashquan, avec escale à différents ports et endroits intermédiaires le long de la rive nord du Saint-Laurent, $3,000.

M. PATERSON : Ce service est fait par le "St. Lawrence", un bateau de 532 tonneaux ou 500 nets, d'une vitesse de 10 nœuds. Il fait trois voyages par mois et transporte le courrier.

M. FOSTER : Quelle est la distance entre Québec et Natashquan ?

M. FITZPATRICK : Cinq cent trente milles.

Natashquan est un peu au-dessous de l'extrémité est de l'île Anticosti, sur la rive septentrionale du Saint-Laurent. Ce vaisseau a des ports d'escale fixes. L'an dernier, il a fait trois voyages jusque vers la fin du mois d'octobre alors qu'il s'est échoué sur le récif où il se trouve actuellement. C'est l'ancien "Douro" qui se rendait là-bas lorsque les Fraser en étaient propriétaires. Il fut vendu il y a deux ans environ et réparé ; sa coque fut réparée et il prit le nom de "St. Lawrence". En octobre dernier, il fut jeté à la côte.

M. MONK : J'ai entendu des plaintes touchant ce service, l'an dernier.

M. FITZPATRICK : En effet. Lors du naufrage de ce vaisseau, un terrible malheur fut imminent. On constata qu'il n'était pas bien armé.

M. AMES : Ce vaisseau et le "King-Edward" sont-ils subventionnés l'un et l'autre ?

M. FITZPATRICK : Oui. Si l'Etat doit s'intéresser à une partie quelconque de ce pays, c'est bien à la rive nord du Saint-Laurent. Depuis Tadousac jusqu'à Blanc-Sablon, plusieurs établissements industriels se fondent sur cette rive. Je crois qu'il y en a au moins une douzaine à l'heure qu'il est—fabriques de pâte de bois et scieries. Il y a la "Eastern Company", Dobell, Beskett et Compagnie et divers établissements qui n'ont pas d'autres moyens de communication que ceux que leur fournissent ces bateaux à vapeur. Mon honorable ami n'oubliera pas l'industrie de la pêche à laquelle on se livre sur la rivière Moisie et en aval. Si j'avais mes coudées franches, je subventionnerais deux vaisseaux et tenterais d'établir un service hebdomadaire. Un seul vaisseau ne peut pas suffire aux exigences de la situation. J'établirais un service hebdomadaire à l'aide de deux vaisseaux et j'obligerais ceux-ci à respecter les stipulations du contrat.

M. AMES : Une clause du contrat oblige-t-elle ces vaisseaux à donner un service régulier ? On se rappelle qu'il y a un an ou deux, le "King-Edward" a discontinué son service à plusieurs reprises pour opérer des sauvetages rémunérateurs. Je me trouvais sur la rive nord à cette époque et je sais que la population de ce district éprouvait de grands ennuis parce que ce vaisseau à plusieurs reprises cessait ses voyages, condamnant ceux qui l'attendaient à passer plusieurs semaines dans des endroits isolés.

M. FITZPATRICK : Autrefois, plusieurs des habitants du bas du Saint-Laurent se rendaient à Québec vers la fin de la saison pour y acheter leurs provisions d'hiver. Un jour, croyant que le temps n'était pas propice, les armateurs du "King-Edward" refusèrent de descendre le fleuve. Le Gouvernement dut intervenir et faire transporter ces voyageurs par un des vaisseaux de l'Etat. Ceci se passait il y a eu deux ans l'automne dernier. Je crois que nous devrions pourvoir convenablement aux besoins de la population de la rive nord au moyen d'un service régulier et, pour cela, il faudrait au moins deux bateaux.

M. AMES : J'ai demandé d'abord si le Gouvernement, en raison des subventions qu'il accorde, exigeait des frères Halliday, les armateurs du "King-Edward," un service régulier de trois voyages tel que pourvu dans l'annexe du contrat.

M. FITZPATRICK : Je crois qu'il exige qu'un certain nombre de voyages ait lieu sans fixer la date des départs. Voilà l'inconvénient. Pourvu qu'il y ait deux voyages par mois, peu importe la date du départ des vaisseaux.

M. OSLER : Il faut, j'en conviens, que le service se fasse régulièrement. Si j'ai bien compris, le ministre a dit que ce vaisseau était mal armé. Certes, lorsque le Gouvernement subventionne des vaisseaux, il doit s'assurer qu'ils sont soumis à une inspection suffisante avant de payer.

M. FITZPATRICK : Je n'ai pas l'intention de trouver à redire, mais il est temps, il me semble, qu'on prenne des mesures

pour prévenir d'horribles désastres comme celui du "General-Slocum" à New-York. A en juger par les renseignements de quelques-uns de mes amis qui se trouvaient à bord du "Saint-Laurent" lorsqu'il fut jeté à la côte, ce vaisseau n'était pas armé comme il aurait dû l'être. Je n'ai pas eu l'intention de critiquer mes collègues, mais j'ai cru nécessaire de faire comprendre aux fonctionnaires qu'il fallait inspecter ces vaisseaux et exiger qu'ils se conforment à toutes les exigences de la loi.

M. OSLER : Ne serait-il pas facile de prescrire qu'aucune subvention ne sera accordée à un vaisseau avant qu'il ait subi une inspection complète.

M. FITZPATRICK : Cela est entendu.

M. OSLER : Cela est entendu, mais dans le cas qui nous occupe, cette condition n'a évidemment pas été observée.

M. FOSTER : Je ne crois pas qu'on ait encore dit si ce vaisseau a reçu le plein montant de la subvention. On a bien déclaré, il me semble, qu'il n'a pas rempli ses obligations, qu'il a cessé ses voyages pour opérer des sauvetages. La subvention a-t-elle été versée ?

M. PATERSON : Pas encore.

M. FOSTER : Le paiement en est encore différé ?

M. PATERSON : C'est ce qu'on me dit. Vous parlez du "St. Lawrence", n'est-ce pas ?

M. FITZPATRICK : Il y a deux ans de cela.

M. FOSTER : Je désire savoir si la subvention a été payée ? Je parle du "King-Edward".

M. PATERSON : On me dit que le capitaine du vaisseau a prétendu avoir accompli ces sauvetages dans l'intervalle qui s'écoulait entre les voyages. La subvention a été gagnée et payée. Lorsque j'ai répondu tout d'abord, je croyais que le ministre parlait du "St. Lawrence".

M. FOSTER : N'est-il pas vrai que le ministère de la Marine et des Pêcheries fait subir une inspection minutieuse à tous les vaisseaux qui naviguent dans nos eaux

M. FITZPATRICK : La loi l'exige.

M. FOSTER : La loi exige qu'un vaisseau ait ses certificats et il ne peut naviguer à la vapeur sans que ses chaudières, son armement et sa coque aient été inspectés. C'est une déclaration étrange qu'a faite le ministre lorsqu'il a dit que l'un de ses bateaux n'était pas, ou presque pas, armé. Ce serait une triste nouvelle que d'apprendre un beau matin qu'un désastre comme celui du "General Slocum" est arrivé. On semble mettre en cause les fonctionnaires du ministère.

M. FITZPATRICK : J'ai communiqué cette plainte à mon honorable ami le ministre de la Marine et des Pêcheries, lui-même, et il m'a montré un certificat apparemment délivré par son employé à Québec, en me disant : "Voici le certificat d'inspection." D'autre côté, une personne qui était à bord et en qui je repose la confiance la plus absolue a affirmé le contraire.

M. AMES : Je désire demander au ministre si le département a mis à l'étude la question d'augmenter la subvention, afin d'obtenir que le vaisseau se rende au delà de Natashquan. Trois vaisseaux de la compagnie Reid desservant l'île de Terre-Neuve de trois côtés. L'un remonte la côte occidentale, traverse du côté du Labrador et descend le détroit de Belle-Isle sur une certaine distance. Mais il y a un intervalle entre le dernier port occidental du service de Terre-Neuve et le dernier port que ce vaisseau dessert à l'est. Cet intervalle sépare Natashquan de Blanc-Sablon. Il y a une certaine étendue de territoire entièrement négligée.

Je demanderai au ministre s'il s'est enquis de l'opportunité d'allonger la route du "King Edward". Pendant une visite que je fis dans ces parages il y a quelque temps, les propriétaires du "King-Edward" m'ont dit que c'était pour eux une question d'affaires. Ils m'ont appris qu'ils pouvaient allonger le parcours, faire deux voyages par mois, et qu'ils le feraient volontiers. Il y a une population nombreuse entre Natashquan et Blanc-Sablon.

M. FOSTER : Nous accordons une subvention dans ce but.

M. FITZPATRICK : C'est le "King-Edward" qui se rend là-bas.

M. FOSTER : Il y en a un autre—l'item n° 175.

M. FITZPATRICK : Il s'agit du "King Edward". En réponse à mon honorable ami (M. Ames), je dois dire que, mon attention ayant été attirée sur cette question par le représentant de Chicoutimi-Saguenay (M. Girard) qui m'a écrit plusieurs lettres à ce sujet, j'étais d'avis de mettre sur cette ligne deux vaisseaux, dont l'un plus gros que le "King-Edward", ayant des dates de départ fixes de Québec ou de Montréal. L'un se rendrait directement au détroit. L'un des vaisseaux pourrait faire deux voyages par mois, l'autre un voyage intermédiaire. Il pourrait y avoir trois ou quatre voyages par mois. Il se fait assez de commerce là-bas pour alimenter ce service. Un grand nombre de touristes visitent cette contrée ; plusieurs amateurs de pêche s'y rendent et il y a en outre la population ordinaire du littoral et d'importantes exploitations forestières. Selon moi, nous devrions augmenter la subvention, afin d'obtenir un meilleur service, mais il faudrait la donner aux mêmes concessionnaires. La maison Halliday a

placé de gros capitaux dans cette région. Ils sont propriétaires des fonds de pêche de la rivière Moisie. Nous devrions accorder une subvention suffisante aux mêmes personnes, afin de les mettre en état de bien remplir leurs obligations, pourvu que nous obtenions des vaisseaux convenables.

(Adopté.)

Etablissement de communications par bateaux à vapeur entre Saint-Jean et des ports du bassin des Mines et de celui de Cumberland, $3,000.

M. FOSTER : Quel vaisseau emploie-t-on à ce service ?

M. PATERSON : Le " Brunswick ".

M. OSLER : Il me semble que c'est la même subvention dont il s'agit à l'article 163 du budget.

M. FOSTER : Oui, mais en y comprenant de plus le bassin Cumberland.

M. PATERSON : C'est à peu près le même service. Je suis disposé à réserver l'item pour une autre séance. Je constate que le nom de l'entrepreneur est le même. Il y a lieu d'aller aux renseignements pour savoir si c'est une répétition.

M. le PRESIDENT : L'item 194 est réservé.

M. FOSTER : Le ministre s'apercevra probablement que la rédaction est fautive. Le dernier crédit doit s'appliquer à un vaisseau qui dessert les différents ports des bassins des Mines et de Cumberland, sans se rendre lui-même à Saint-Jean. Ce vaisseau doit remettre son chargement à un steamer qui se rend dans ce dernier port.

M. PATERSON : J'ai les renseignements devant moi. Les ports d'attache auxquels se rapporte l'item 163 sont Saint-Jean et les ports du bassin des Mines, l'île Spencer, Canning, Wolfeville, Parrsboro', Kingsport, Maitland et Ross-River ; tandis que les ports auxquels se rapporte l'item 164 sont Saint-Jean, l'île Spencer, Canning, Wolfville, Parrsboro', Kingsport et Maitland. C'est à peu près le même service.

Etablissement de communications mensuelles directes par steamers entre le Canada et le Sud-africain, $146,000.

M. PATERSON : Pour l'établissement de ce service, un arrangement a été conclu avec MM. Furness-Withy et Cie et MM. Elder-Dempster et Cie. Ils se sont donné la main pour établir ces communications et un marché a été conclu avec eux pour cinq ans, du premier octobre 1902, au premier octobre 1907.

Naturellement, les noms des vaisseaux n'ont pas été mentionnées, mais il fut convenu que les entrepreneurs se serviraient de steamers de 5,000 tonneaux, poids net, et de dix nœuds au moins. Les ports d'attache sont Montréal et Québec, en été, et Saint-Jean et Halifax, en hiver. Ils doivent relâcher dans trois ports du Sud-africain, au Cap, à Port-Elizabeth et à Durban. Les voyages sont mensuels et la subvention s'élève à £30,000. Il a été stipulé que ces vaisseaux transporteraient les dépêches et auraient des chambres froides. Quant au transport du fret, les expéditeurs canadiens doivent avoir la préférence en donnant un avis préalable de dix jours. Les steamers peuvent prendre des marchandises américaines à leur bord, s'ils ne peuvent pas obtenir des cargaisons complètes au Canada.

La lecture d'une lettre que nous avons reçue de M. D. W. Campbell, l'agent de la ligne Elder-Dempster, lettre qui fait un exposé clair de la situation, permettra au comité d'apprécier les avantages que le Canada retire de ce service.

Cette lettre est ainsi conçue :

TRANSPORTS AU SUD-AFRICAN.

Elder-Dempster et Cie,
Montréal, 4 février 1905.

M. F. C. O'Hara,
Sous-ministre intérimaire,
Ministère du Commerce,
Ottawa, (Ont.)

Cher monsieur O'Hara,—Je reçois aujourd'hui votre lettre du 3 du courant au sujet des cargaisons transportées par les steamers se rendant au Sud-Africain pendant les six mois finissant, disons, au départ du steamer qui doit lever l'ancre le ou vers le 18 février courant. Nous incluons l'état du chargement de ce steamer parce que tout l'espace à bord est déjà retenu.

Les six mois commencent en septembre 1903, et finissent en même temps que le mois 1904. Pendant ce laps de temps, les steamers des compagnies alliées ont transporté des cargaisons complètes. Leur chargement se composait en grande partie de froment et de farine du Canada. Nous avons aussi transporté de grandes quantités de bois canadien, du pin rouge principalement, et un bon nombre d'articles ouvrés du Canada, tels que meubles, voitures, instruments aratoires, charrues, etc. Nous avons aussi pris de grosses cargaisons de farine d'avoine " Quaker ", préparée à Peterborough, (Ont.), et d'articles de couvreurs. Nos glacières ont reçu de grandes quantités de bacon de la " Laing Packing and Provision Company ", de Montréal, environ 300 tonnes à chaque départ. En octobre et en novembre, nous avons aussi transporté plusieurs milliers de barils de pommes.

De septembre 1904, à février 1905. Le steamer qui a levé l'ancre en septembre a transporté environ les trois quarts d'un chargement complet dont 60 p. 100 de produits canadiens et 40 p. 100 d'articles américaines. Vu que la convention intervenue entre la " Laing Packing Company " et la " Imperial Cold Storage Company ", du Cap, avait pris fin, nous avons transporté beaucoup moins de produits canadiens dans nos glacières que pendant le mois correspondant de l'année 1903. Le steamer dont le départ eut lieu en octobre avait un chargement complet ; il y avait dans ses glacières l'équivalent de 3,000 barils de pommes canadiennes. Sa cargaison se composait principalement de farine du Canada, de beaucoup de pin blanchi et de bois ouvré, tels que portes, châssis, etc. Le steamer dont le départ eut lieu en novembre, le " Melville ", a transporté les trois quarts d'une pleine cargaison. La

moitié de son chargement se composait de produits canadiens manufacturés et l'autre moitié d'articles ouvrés des Etats-Unis. Le steamer suivant fut l' " Etilia " qui leva l'ancre en décembre. Sa cargaison était à peu près complète. Depuis son départ, une amélioration sensible s'est produite dans le commerce sud-africain. La situation financière a beaucoup changé ; aussi le " Wyandotte ", parti à la fin de janvier, avait un gros chargement et n'a pas pris de lest. Il n'avait à son bord que la quantité de houille nécessaire pour se rendre au Sud-Africain. En sus d'une forte quantité d'articles divers, il transportait 55,000 sacs de farine canadienne. Cependant, nous regrettons de dire que ses compartiments froids ne renfermaient que très peu de produits. Le prochain départ sera celui du " Melville ", en février. Tout l'espace à bord a été retenu. Son chargement se composera en grande partie de farine dont les quatre cinquièmes seront de provenance canadienne. A l'heure actuelle, nous avons obtenu 55,000 sacs de farine, environ 200,000 pieds de pin blanc blanchi et le contenu de près de 200 wagons de farine d'avoine " Quaker ", préparée à Peterborough, (Ont.)

Vu que la situation commerciale s'est améliorée dans le Sud-Africain, la demande est bien meilleure et notre agent là-bas nous apprend que la face des choses est changée et que la prospérité se maintiendra. Il nous dit aussi que le traitement privilégié favorise beaucoup l'importation des denrées du Canada.

Je suis, monsieur,
Votre très-sincère,
C. W. CAMPBELL.

J'approuve sa dernière observation ; je crois que ce traitement de faveur nous obtiendra de nombreux avantages. Nous avons obtenu des privilèges commerciaux du Sud-africain ; nos prix de transport seront aussi modérés que ceux des Etats-Unis et, maintenant la qualité de nos marchandises, notre commerce devra prendre un grand essor, grâce à ce traitement de faveur. D'après la lettre que j'ai lue, il est évident que nos commerçants reçoivent de nouvelles commandes de farine et d'autres denrées. Personnellement, je tiens moins aux premières ventes qu'à la répétition des commandes. La réception de ces dernières prouve que vous vous êtes fait un client et, comme on renouvelle les commandes, j'ai lieu de croire que notre pays envoie là-bas des marchandises qui seront recherchées sur les marchés où elles auront accès. A mes yeux, le traitement de faveur sera d'un tel avantage qu'il nous assurera ce marché malgré la concurrence de nos voisins. J'attends avec confiance ce résultat qui sera des plus satisfaisant.

M. FOSTER : Le ministre nous dira-t-il ce qu'il connaît au sujet des chargements de retour? C'est une chose qu'il importe également de connaître.

M. PATERSON : La balance du commerce penche fortement de notre côté. Nous leur avons vendu $2,380,000, valant, et nous n'avons acheté d'eux que $69,000 valant.

M. FOSTER : Ce ne sont pas nos vaisseaux qui ont transporté ces marchandises. Nous cherchons à découvrir s'il est possible d'établir un mouvement commercial dans les deux sens. Les nouvelles que le ministre nous a données touchant l'exportation me paraissent satisfaisantes, mais nous ne pourrons pas maintenir ce commerce à perpétuité ni très longtemps, si nous n'obtenons pas de chargements de retour. Le comité aimerait à savoir ce que chacun de ces vaisseaux a rapporté.

M. PATERSON : L'honorable député veut dire que nous ne pourrons pas maintenir ce service, à moins de prendre des chargements de retour. Les compagnies intéressées ont consenti à courir ce risque pendant le nombre d'années que j'ai mentionné.

M. FOSTER : Cependant, à moins qu'il ne s'établisse un mouvement commercial dans les deux sens, elles ne maintiendront pas ce service sans recevoir une subvention.

M. BERGERON : Combien de vaisseaux font ce service ?

M. PATERSON : Il y en a un par mois. Je n'ai pas la liste de ces vaisseaux.

M. BERGERON : Il faudrait plus de douze vaisseaux pour qu'il y ait un voyage mensuel entre le Canada et le Sud-africain.

M. PATERSON : Non, la traversée dure trente jours environ.

M. SINCLAIR : Je crois qu'un vaisseau peut facilement se rendre dans le Sud-africain dans l'espace de trente jours. Pendant la guerre, des vaisseaux ont transporté du foin dans ce laps de temps. Ces vaisseaux font-ils escale dans des ports américains aussi bien que dans des ports canadiens ?

M. PATERSON : Non. Les marchandises américaines sont expédiées des ports canadiens.

M. W. F. MACLEAN : Nous avons consacré tout l'après-midi à l'étude de ces crédits, et c'est le premier aperçu qu'on nous donne des résultats obtenus grâce à une subvention. Pourquoi le ministère du Commerce ne nous fournit-il pas un rapport semblable relativement à chaque crédit. Le gérant d'une compagnie de navigation peut en une demi-heure dicter une lettre intelligente indiquant quelle est en somme la situation commerciale et nous apprenant qu'elle s'améliore. Pourquoi ne fournirait-on pas à la Chambre et au public les mêmes renseignements relativement à chacune de ces subventions. Je n'approuve pas la dépense de fortes sommes pour entretenir de grands services qui ne rapportent rien au pays et j'espère qu'une autre session ne s'écoulera pas avant que nous obtenions un rapport aussi intelligible que celui-ci touchant chacun de ces crédits.

M. FOSTER : Le ministre se renseignera-t-il auprès de l'agent au sujet des chargements de retour ?

M. PATERSON : J'ose dire que M. Campbell pourra fournir ces renseignements.

M. BERGERON : Dans quels ports du Canada ces vaisseaux relâchent-ils ?

M. PATERSON : A Montréal et à Québec, en été ; à Halifax et à Saint-Jean, en hiver.

M. OSLER : Quels sont les ports d'escale aux Etats-Unis ?

M. PATERSON : Ces vaisseaux ne fréquentent pas les ports des Etats-Unis. Les marchandises américaines sont expédiées des ports du Canada, mais les articles canadiens obtiennent la préférence, pourvu que l'expéditeur avertisse dix jours d'avance.

M. HENDERSON : Le fret est-il le même pour le transport des marchandises américaines que pour celui des denrées canadiennes ?

M. PATERSON : Oui.

M. HENDERSON : Cela ne me semble pas juste, vu nous accordons une subvention et que les Etats-Unis ne paient rien. C'est accorder aux Américains un avantage sur les nôtres. Ils devraient, à mon avis, payer quelque chose de plus, pour compenser notre subvention. Il est raisonnable d'accorder la préférence aux expéditeurs du Canada ; néanmoins, si les Américains veulent faire transporter leurs marchandises par les vaisseaux que nous subventionnons, ils devraient payer une prime pour jouir de ce privilège. Nous espérons obtenir des conditions plus avantageuses en raison de la subvention que nous payons.

M. PATERSON : Lorsque ce marché a été conclu, il ne l'aurait probablement pas été si nous avions exigé que les vaisseaux ne prissent à leur bord que des marchandises canadiennes. Il fallait pour ainsi dire établir des relations commerciales avec le Sud-africain. Cependant, nos produits obtiennent la préférence.

M. HENDERSON : Lorsque nous avons accordé cette subvention, j'ai compris que nos vaisseaux se rendaient dans des ports des Etats-Unis pour y prendre des produits américains similaires aux nôtres, les transporter au Sud-africain et les transporter sur le même marché que nos propres denrées. A mes yeux, ce n'est pas rendre justice aux producteurs du Canada que de subventionner des vaisseaux qui transportent les marchandises américaines vers les marchés que nous convoitons. J'aimerais mieux augmenter la subvention et laisser les produits américains aux Etats-Unis, afin que nos marchandises soient maîtresses du marché.

Je ne puis songer un seul instant à transporter les articles américains qui feront concurrence à nos produits, ce qui n'est pas de nature à en augmenter le prix de vente, mais ce qui tend plutôt à l'avilissement des prix. Il me semble que le ministre du Commerce devrait étudier davantage la question, afin de rendre justice aux Canadiens.

M. PATERSON : L'honorable député ne devrait-il pas lui-même étudier davantage cette question ? Supposons qu'un vaisseau ne transporte qu'un demi-chargement de produits canadiens et que, par conséquent, il soit obligé d'exiger certains prix de transport. En obtenant le complément de sa cargaison de manière à pouvoir abaisser le fret, ne procurerait-il pas un avantage à l'expéditeur canadien ? L'honorable député ne doit pas perdre de vue que l'expéditeur canadien a d'autres concurrents que les commerçants des Etats-Unis. Il doit aussi soutenir la concurrence anglaise et allemande. Ce qu'il faut, c'est une préférence pour les produits du Canada, et nous l'avons obtenue. L'arrangement est avantageux pour les producteurs canadiens, et j'ai bon espoir que nous ferons un commerce considérable avec le Sud-africain.

M. HENDERSON : Lorsque la subvention a été accordée en premier lieu, je croyais que nos vaisseaux relâchaient dans des ports des Etats-Unis, mais j'ai pu me tromper. Je crois qu'il est de mauvaise politique de subventionner des vaisseaux qui transportent des produits américains à un marché que nous désirons approvisionner. Il vaudrait mieux que nos producteurs payent plus cher pour se soustraire à cette concurrence. Les produits américains transportés avec les articles canadiens sur le même vaisseau pourraient faire concurrence à ces derniers et une minime différence dans les prix de transport n'est rien comparativement aux pertes que cette concurrence pourrait nous faire subir. Par exemple, les Etats-Unis peuvent expédier des pommes, comme le Canada ; les vaisseaux qui transportent notre fromage peuvent également transporter du fromage des Etats-Unis, et ces produits américains feront baisser les prix de nos marchandises. De cette manière, nous pourrions nuire à mon honorable ami, le représentant de Perth-nord (M. Maclaren), qui exporte, paraît-il, de grandes quantités de fromage au Sud-africain, et même au Mexique. Le directeur général des Postes nous a dit qu'il avait vu beaucoup de fromage dans ce dernier pays. J'espère que la subvention qui sera donnée aux vaisseaux allant au Mexique ne cera pas accordée à des vaisseaux qui relâcheront dans des ports des Etats-Unis et qui transporteront du fromage américain de manière à faire baisser sur ce marché les prix du fromage que le représentant de Perth-nord y exporte. Je voudrais qu'il obtienne les prix les plus élevés et une légère diminution du fret qu'entraînerait la permission accordée à ces vaisseaux de transporter du fromage américain ne saurait contrebalancer les pertes qui résulteraient de cette concurrence.

M. PATERSON : Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue que des vaisseaux des Etats-Unis peuvent transporter les mêmes produits que nous exportons par les

vaisseaux que nous subventionnons et qu'à tout événement, nous ne serions pas les maîtres du marché. Les Américains ne sont pas tenus de confier leurs produits à cette ligne ; j'espère, cependant, que le fromage qu'exporte le représentant de Perth-nord sera jugé supérieur à tout ce que les Américains pourront exporter, et je ne doute pas qu'il en sera de même de nos autres produits.

M. HENDERSON : Je tombe d'accord avec le ministre pour dire que notre fromage canadien est de meilleure qualité que le fromage des Etats-Unis. C'est la réputation dont il jouit en Angleterre, et il est certain qu'il serait également apprécié sur le marché sud-africain, mais il y a lieu de craindre que ce fromage de qualité inférieure soit offert en vente à des prix plus bas que notre excellent fromage, et les consommateurs du Sud-africain pourraient tout d'abord ne pas saisir la différence. Si le fromage et les autres produits des Etats-Unis peuvent être exportés dans des vaisseaux américains, pourquoi les envoie-t-on au Canada afin de les expédier par nos vaisseaux ? Nous subventionnons des navires pour leur permettre de transporter des produits américaines. Les Etats-Unis ne semblent pas avoir une ligne de steamers entre New-York et le Sud-africain en état de transporter les chargements à des conditions aussi avantageuses, et je persiste à croire que nous ne devrions pas permettre à nos vaisseaux de prendre à leur bord des marchandises américaines. Même si un dixième de l'espace reste vide, la compagnie subventionnée devrait exiger un fret raisonnable.

M. PATERSON : Les produits canadiens ont la préférence sur les marchandises américaines ; mais il s'agit de savoir s'il n'est pas avantageux pour le Canada de permettre à ces vaisseaux de compléter leur chargement avec des articles américains plutôt que de n'avoir qu'une demi-cargaison à leur bord. Il faut, de plus, considérer que le traitement de faveur que nous accorde le Sud-africain nous procurera de grands avantages, non seulement en lui-même, mais aussi par la manière de reconnaître les produits canadiens. J'attends de bons résultats des conventions que nous avons conclues avec le Sud-Africain relativement à l'établissement d'une réciprocité commerciale. Je crois que ce pays s'est montré généreux à notre égard, car il semble que nous pouvons espérer leur vendre plus que nous n'achèterons d'eux.

M. HENDERSON : Je ne vois pas en quoi un tarif différentiel pourrait porter atteinte à l'autre cas.

M. A. MARTIN : A quelles restrictions ces navires sont-ils soumis en ce qui concerne les tarifs de transport ? Les marchandises canadiennes auront-elles la préférence ou l'accordera-t-on aux produits américains en les transportant à meilleur marché ? Quoi qu'il en soit, les marchandises ne devraient pas être transportées à meilleur marché que les nôtres. S'il doit y avoir une différence de tarifs, ce devrait être en faveur des produits canadiens. Si les stipulations du contrat n'empêchent pas le transport à meilleur marché des marchandises américaines, elles devraient être modifiées dans ce sens.

M. PATERSON : Les tarifs ne sont pas spécifiés au contrat. Le sous-ministre me dit qu'il n'y a pas de stipulation préjudiciable aux marchandises canadiennes.

M. MARTIN : Y en a-t-il pour prévenir tout passe-droit en faveur des marchandises américaines ?

M. PATERSON : Pas que je sache.

M. MARTIN : On devrait en insérer une. Supposons qu'un navire ne trouve que les trois quarts de sa cargaison à Montréal ; pour la compléter, les armateurs pourraient fort bien offrir aux Américains de transporter leurs machandises à meilleur marché. Il importe de prévenir un tel état de choses qui mettrait les chargeurs canadiens dans une situation désavantageuse.

M. PATERSON : Je n'ai pas le contrat par devers moi, mais le sous-ministre me dit qu'il y est expressément stipulé qu'il ne sera pas fait de passe-droit préjudiciable aux marchandises canadiennes.

M. MARTIN : Dans ce cas, il serait bon que nous eussions le contrat sous les yeux.

M. FOWLER : La question que vient de soulever l'honorable député de Queen (M. A. Martin) est très importante. Du moment que nous accordons une subvention aussi forte que celle-ci, il ne devrait pas pouvoir être fait de distinction au préjudice du commerce canadien. Je ne veux pas dire par là qu'il ne convient pas de subventionner des lignes de paquebots transportant des marchandises américaines. Je veux bien que nous transportions les marchandises du monde entier, si la chose nous est possible ; mais il ne faut pas permettre aux compagnies que nous subventionnons de nuire à notre commerce.

M. W. F. MACLEAN : Les honorables députés qui ont pris la parole sur ce sujet n'ont fait qu'effleurer une très vaste question portant non seulement sur les lignes de paquebots, mais aussi sur les voies ferrées que nous avons si fortement subventionnées. Le peuple canadien a fourni plus du quart des milliards placés dans nos chemins de fer, et aujourd'hui, le ministère des Chemins de fer et des Canaux, la commission des chemins de fer et le Gouvernement lui-même permettent que ces grandes compagnies transportent à travers le Canada, en ne leur faisant payer que la moitié des tarifs qu'elles exigent des cultivateurs canadiens, les produits américains qui font concurrence aux nôtres sur le vieux conti-

nent. C'est ainsi que l'on voiture jusqu'au bord de la mer, en passant sur le sol canadien, le blé des états de l'Ouest et le maïs de l'Illinois pour la moitié du prix que l'on exige pour transporter notre propre grain. Il n'y a qu'un seul remède à cela : c'est d'obliger les compagnies canadiennes de paquebots à ne servir que les seuls intérêts du public canadien.

M. WILLIAM WRIGHT : Le gouvernement américain subventionne-t-il quelque ligne de paquebots pour transporter en Afrique australe les produits des Etats-Unis ?

M. PATERSON : Il existe des lignes américaines de paquebots qui font le service du Sud-Africain, mais j'ignore si elles sont subventionnées ou si elles ne le sont pas.

M. FOWLER : Le ministre a-t-il l'intention de produire le contrat ?

M. PATERSON : Il n'est pas d'usage de déposer l'original de ces documents-là sur le bureau de la Chambre. et il ne serait peut-être même pas nécessaire de faire copier entièrement le contrat en question. L'honorable député pourrait peut-être m'indiquer les clauses qu'il désire examiner.

M. FOWLER : Rien que celle qui porte sur ce point-là.

M. MACLEAN : Puisque le commerce se développe aussi rapidement qu'il en a l'air, a-t-on pourvu à l'augmentation du nombre de navires ?

M. PATERSON : Pas en ce pays. Mais cela ira de soi si le fret est assez abondant.

M. FOSTER : Le ministre écrira-t-il à la compagnie Elder-Dempster pour lui demander des renseignements au sujet des cargaisons de retour ?

M. PATERSON : Oui.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il quelque rapport antérieur aux six derniers mois ?

M. PATERSON : Les données relatives aux cargaisons se trouvent au ministère, mais il faudrait un tableau pour chaque navire.

M. FOSTER : Une autre année. il nous faudra des renseignements complets par rapport à chaque navire.

M. TAYLOR : Afin que l'on sache ce qu'ils rapportent pour ce qu'ils coûtent.

M. MONK : Il serait bien plus simple d'établir une loi obligeant les compagnies subventionnées à faire un rapport rédigé sous serment ; c'est ce qui se fait aux Etats Unis dans tous les cas où une subvention est accordée.

M. PATERSON : Les Etats-Unis n'accordent que des subventions postales.

M. MONK : En effet, le gouvernement américain n'en accorde pas pour favoriser le commerce.

M. A. WILSON : Quand le ministre déposera-t-il le contrat sur le bureau ?

M. PATERSON : Il me semble que l'honorable député tient à n'avoir que la copie d'une seule partie du contrat, celle qui se rapporte au fret et aux tarifs différentiels.

M. FOSTER : Le ministre ferait mieux de déposer le contrat même sur le bureau de la Chambre. Nul d'entre nous ne se sauvera en l'emportant.

M. PATERSON : Il n'est pas d'usage de déposer l'original de documents de cette nature.

M. FOSTER : Il en existe probablement trois ou quatre copies au ministère.

M. PATERSON : De celui-ci, je ne crois pas.

M. MACLEAN : Un autre besoin se fait impérieusement sentir : c'est celui d'un service consulaire convenable qui surveillerait le service des compagnies subventionnées. Nous ne devrions pas nous contenter des rapports des compagnies de paquebots ; nous devrions en recevoir également des représentants du Canada qui favorisent notre commerce et travaillent à son développement à l'étranger. Si nous tenons à prendre place parmi les pays exportateurs, il ne faut pas que les affaires marchent à l'aventure, comme on nous en a donné la preuve cet après-midi, il faudra au contraire que chacun fournisse son rapport, les compagnies de paquebots, le ministre du Commerce et notre agent commercial.

M. PATERSON : Ces rapports, nous les avons déjà.

M. MACLEAN : Mais ils devraient être publiées et présentés d'une manière intelligible. Si l'on veut que le commerce canadien se développe, il faudra adopter les méthodes en honneur aux Etats-Unis : obtenir des renseignements et des bulletins portant sur les faits les plus récents, afin que nos négociants sachent en quels endroits il peut leur être avantageux de tenter des opérations commerciales. J'espère que l'on tiendra compte des observaions de l'honorable représentant de Toronto-nord et de celles de certains autres députés, et que l'an prochain, lorsque nous aurons à nous occuper de nouveau de ces subventions, on nous fera un exposé intelligent des efforts tentés par le ministre du Commerce dans le but de développer le commerce canadien.

M. PATERSON : Je ferai observer à l'honorable député (M. Maclean) que le ministère du Commerce publie déjà un très volumineux rapport où se trouvent consignés tous les renseignements qu'il demande. Qu'il se donne la peine de le feuilleter, il les y trouvera.

M. MACLEAN : Permettez. L'honorable ministre est payé pour exporer toutes ces choses au comité d'une manière intelligible.

M. PATERSON : On ne saurait les exposer avec plus de clarté qu'en citant les rapports rédigés par les agents commerciaux. On ne saurait vraiment les présenter sous une meilleure forme.

M. MACLEAN : Nous n'avons qu'un seul rapport.

M. PATERSON : Que l'honorable député veuille donc étudier les rapports du ministère du Commerce et les bulletins concernant les agences commerciales ; il y trouvera les renseignements qu'il demande.

M. MONK : Pas tous. Pour ce qui est, par exemple, du crédit de $146,000 destiné au service de paquebots entre le Canada et l'Afrique australe, ces rapports sont muets au sujet des cargaisons de retour et de tous les autres renseignements qui devraient nous être donnés.

M. MACLEAN : Le ministre devrait faire au Parlement un exposé du chiffre total des subventions, de la situation de notre commerce et de son développement dans telle ou telle direction particulière, de l'œuvre de nos représentants à l'étranger, etc. Cet exposé, il pourrait le faire sous une forme concise, afin que le public pût en tirer parti. J'espère que l'on fera mieux l'an prochain.

M. PATERSON: L'honorable député veut-il dire que ce rapport précieux ne lui semble pas valoir la peine d'être étudié, et qu'il n'y trouve pas les renseignements qu'il cherche?

M. MACLEAN : Dans son exposé budgétaire d'une heure, le ministre des Finances donne un aperçu intelligible des affaires du pays ; le ministre du Commerce devrait en faire autant lorsqu'il dépose son budget particulier.

M. PATERSON : Je ne saurais entreprendre de donner la liste de toutes les cargaisons qui nous sont venues du Sud-africain et de celles que le Canada y a envoyées. Nous pouvons bien vous dire le nombre de cargaisons et peut-être aussi, d'une manière générale, en quoi elles consistaient ; je ne crois pas que l'on doive exiger davantage. Au moment de discuter les différents articles d'un budget, l'on ne saurait entrer dans tous les détails, surtout lorsqu'il existe déjà des rapports où ils se trouvent consignés. J'invite encore une fois l'honorable député à lire le rapport du ministère du Commerce, et s'il n'y trouve pas ce qu'il désire savoir, je tâcherais de lui donner satisfaction.

M. BARKER : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de nous dire à quelle page de ce précieux volume se trouvent les renseignements relatifs aux cargaisons de retour?

M. PATERSON : Vous les trouverez dans les rapports des agents. La condition du commerce entre les deux pays est telle, qu'il y a lieu d'espérer que cet arrangement réciproque et l'octroi de cette subvention seront plus avantageux pour le Canada que pour la colonie-sœur. Si l'Afrique australe n'est pas en mesure d'exporter autant de produits que nous lui en pouvons envoyer, elle offre néanmoins un débouché avantageux pour nos marchandises.

Adopté.

Administration de l'acte concernant l'immigration chinoise, y compris la rétribution accordée aux employés des ministères du Commerce et des Douanes, $4,000.

M. PATERSON : C'est le même crédit que l'année dernière. La taxe sur les Chinois a donné en 1904 une recette de $3,200. Cette somme comprend un montant de $1,700 qui représente la taxe de $100 prélevée sur dix-sept Chinois entrés au Canada avant le 1er janvier 1904. Il n'a été absolument rien perçu depuis cette date. Les $1,500 qui restent proviennent de la taxe de $500 payée par le Pacifique-Canadien pour chacun de trois Chinois qui ont déserté. Ainsi, dix-sept Chinois sont entrés au pays à la faveur de l'ancienne loi ; mais nul n'a encore payé la taxe de $500 imposée par la loi nouvelle.

M. MACLEAN : N'en est-il venu aucun?

M. PATERSON : Oui, les trois déserteurs. A part ceux-là, aucun Chinois n'est entré au Canada, à l'exception toutefois de cinquante-six exempts. La loi exempte de la taxe les marchands, les hommes de professions libérales, les étudiants et les savants.

M. FOSTER : Quel emploi ferez-vous des $4,000 que vous demandez?

M. PATERSON : Ils serviront à payer les appointements des percepteurs de la douane, des inspecteurs et des interprètes.

M. FOSTER : Qu'avez-vous dépensé l'année dernière?

M. PATERSON : $3,953.31 en appointements, et $239.95 pour dépenses imprévues.

M. U. WILSON : Combien y a-t-il d'employés ?

M. PATERSON : Le nombre n'en est pas indiqué ici. Le sous-ministre me dit qu'il y en a six.

M. FOWLER : Sont-ce des employés spéciaux ?

M. PATERSON : Non, ce sont des employés du ministère des Douanes. C'est au ministère du Commerce qu'il appartient de surveiller l'immigration chinoise, mais il se sert pour cela des employés de la douane. Nous ne payons pas les inspecteurs.

M. AMES : Le ministre voudra-t-il me dire si ces employés sont des douaniers chargés de voir que la loi soit rigoureusement observée ?

M. PATERSON : Oui ; bien que ce soient des douaniers, ils sont, en ce qui concerne les Chinois, placés sous la direction du ministère du Commerce.

M. AMES : Et depuis un an, c'est-à-dire depuis l'imposition de la taxe de $500, il n'est pas venu un seul Chinois ?

M. PATERSON : Pas un seul.

M. AMES : Puisqu'il ne se fait plus d'immigration chinoise, est-il bien nécessaire de payer $4,000 à ces employés-là ?

M. PATERSON : Le courant pourrait reprendre.

M. MACLEAN : Le ministre et le Gouvernement veulent-ils nous faire croire que l'immigration chinoise est enrayée ? Pour ne parler que de ce que j'ai constaté moi-même, je ne crains pas d'affirmer que depuis environ un an la population chinoise de Toronto s'est accrue de 1,000 à 2,000 individus dont le nombre se trouve maintenant porté à environ 5,000. J'ignore quel est le chiffre de la population chinoise de Montréal, mais il est certain que les fils du Céleste Empire envahissent la partie orientale du Canada avec une rapidité étonnante. Ce sont des gens très actifs ; ils se livrent de plus en plus au commerce, et les choses en sont rendues à un tel point que l'on voit maintenant dans certaines rues de Toronto une boutique chinoise à toutes les trois ou quatre portes. Tous disent qu'ils viennent de la Colombie-Anglaise et habitent le pays depuis un certain temps ; je crois plutôt que les employés en question n'ont pas l'œil suffisamment ouvert. Les Chinois ne peuvent venir des Etats-Unis, parce qu'il leur faut payer plus cher pour entrer dans ce pays-là ; néanmoins, le nombre de ceux qui envahissent l'est du Canada est vraiment prodigieux, et il serait assez intéressant de savoir d'où ils viennent.

M. PATERSON : Ils viennent de la Colombie-Anglaise. Une fois entrés au pays, il leur est loisible de se déplacer vers l'Est.

M. MACLEAN : Je le sais.

M. PATERSON : Mon honorable ami a dit, je crois, qu'ils se livrent au commerce. Il faut pour cela qu'ils sachent l'anglais, ce qui signifie qu'ils sont au pays depuis un certain temps.

M. MACLEAN : Certains d'entre eux parlent très peu l'anglais.

M. FOSTER : Combien en est-il venu l'année dernière ?

M. PATERSON : Aucun.

M. FOSTER : 4,719.

M. PATERSON : Des Chinois ?

M. FOSTER : Oui.

M. PATERSON : Qui sont entrés au pays?

M. FOSTER : Sans doute. Je conseille au ministre de lire le rapport du ministère du Commerce.

M. PATERSON : Je ne crois pas qu'il confirme cette assertion.

M. FOSTER : Voyez à la page 750. Le total de la recette est de $474,420. La recette des provinces est très forte ; elle se chiffre à $231,000.

M. PATERSON : Voici comment cela s'explique : sachant que la taxe devait être quintuplée, les Chinois se hâtèrent d'immigrer en grand nombre.

M. FOSTER : Mon honorable ami est d'une souplesse étonnante.

M. PATERSON : Tels sont pourtant les faits ; il n'est pas venu un seul Chinois depuis.

M. FOSTER : Après nous avoir dit comment il se fait que l'immigration chinoise a complètement cessé, l'honorable ministre cherche maintenant à nous expliquer la venue de 4,719 individus.

M. PATERSON : Sachant que la taxe devait être portée de $100 à $500, ces Chinois ont été assez intelligents pour immigrer au Canada avant la mise en vigueur de la nouvelle loi. Il est bien certain qu'il n'en est pas venu d'autres que ceux-là.

M. FOSTER : Que l'honorable ministre suive donc un peu le conseil qu'il a donné à mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean), et consacre une bonne heure à relire son propre rapport.

M. PATERSON : Ce rapport n'est pas le mien. Je n'ai pas autant de loisirs que mon honorable ami. Ce dernier vient de me donner une preuve convaincante de ce que je d'sais, c'est-à-dire qu'il pourrait trouver tous les renseignements qu'il demandait, s'il se donnait la peine de les chercher. Il m'a donné raison sur ce point ; or, s'il veut pousser un peu plus loin ses recherches, je suis persuadé qu'il pourra bientôt renseigner mon honorable ami d'York-sud.

M. INGRAM : Les journaux de la Colombie-Anglaise semblent confirmer l'assertion de l'honorable député d'York-sud. Ils prétendent que les Chinois immigrent dans l'est du Canada. De plus, l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a cité des extrais du " Nanaimo Free Press " pour démontrer que des Chinois sont entrés au Canada et qu'un certain nombre d'entre eux étaient accompagnés d'un employé spécial du ministère. L'impression qui semble prévaloir, c'est que les Chinois continuent d'immigrer au Canada en y entrant par la frontière de l'est.

M. MACPHERSON : Je ne saurais me dispenser de dire quelques mots au sujet de l'assertion faite par l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) et d'après laquelle 4,719 Chinois ont immigré au Canada au cours de l'année dernière. Si le rapport du ministère du Commerce indique qu'un certain nombre de Chinois sont arrivés au Canada au cours de l'exercice 1904, cette indication doit nécessairement se rapporter à l'année expirée le 1er janvier 1904.

M. FOSTER : Je n'ai d'autre appui que le rapport que je dois considérer comme étant exact. Il y est dit qu'à venir jusqu'au 30 juin 1904, il est venu au Canada, en 1904, 128 Chinois exempts de la taxe, que 4,719 l'ont payée, qu'il a été perçu tant, remboursé tant, etc. Ces données sont d'une exactitude incontestable. J'ignore combien de Chinois sont entrés au pays depuis le 30 juin 1904 jusqu'au 31 décembre de la même année.

M. MACPHERSON : Je ferai observer à mon honorable ami de Toronto-nord qu'à l'exception d'un petit nombre d'exempts il ne nous est pas venu d'immigrants chinois depuis le relèvement de la taxe.

M. FOWLER : Depuis quand la nouvelle loi est-elle en vigueur ?

M. MACPHERSON : Depuis le 1er janvier.

M. FOWLER : 1905 ?

M. MACPHERSON : 1904. Depuis un an que la taxe est établie, l'immigration chinoise a complètement cessé. Nous sommes heureux d'apprendre que les Chinois se dirigent enfin vers l'est du Canada, attendu qu'ils doivent venir de la Colombie-Anglaise. Nous avons eu à lutter assez longtemps contre le fléau de l'immigration jaune. Les Chinois n'immigrent plus dans la Colombie-Anglaise. Les hordes chinoises qui ont envahi cette province lui ont causé des torts sérieux, et l'imposition de cette taxe de $500 a été pour elle un bienfait signalé. Maintenant que les fils du Céleste Empire se dirigent vers l'est, vous ne tarderez pas à en réclamer l'exclusion.

M. MACLEAN : Mais on ne devrait pas les déverser dans la province d'Ontario.

M. MACPHERSON : Bah ! cette province doit bien compter une multitude de Chinois qui ne portent pas de longue tresse de cheveux.

M. U. WILSON : Je ne conçois pas que les rapports ne concordent point. Les choses de l'immigration sont du ressort du ministère de l'Intérieur. Celui-ci publie une liste des immigrants qui nous arrivent, mais je n'y trouve aucun nom de Chinois, tandis que mon honorable ami de Toronto-nord en découvre un grand nombre dans le rapport du ministère du Commerce.

En outre, j'ai demandé au ministre, il y a déjà quelque temps, de nous dire combien de douaniers il a employés, et il ne nous a pas encore renseignés sur ce point ; c'est pourtant ce qu'il devrait faire avant que le présent crédit soit voté. Il devrait aussi s'efforcer de nous donner des explications satisfaisantes. Il devrait y avoir concordance entre tous les rapports concernant l'immigration. Je ne vois pas pour quelle raison le ministère de l'Intérieur en publie un et le ministère du Commerce un autre. J'ai demandé au ministre de nous dire combien de douaniers l'on emploie à prévenir l'immigration chinoise, mais il n'a pas jugé à propos de répondre.

M. PATERSON : Je regrette que l'honorable député ait pensé que je ne voulais pas répondre. J'ai cherché à recueillir des renseignements suceptibles de me mettre en mesure de lui donner une réponse satisfaisante. Six employés spéciaux, me dit-on, sont placés sous la direction du ministère du Commerce, mais tous les employés des Douanes sont pourvus de circulaires ; ils connaissent les règlements établis par rapport à l'immigration chinoise, et il entre dans leurs attributions de veiller à ce que nul chinois ne pénètre en Canada sans payer la taxe. Mais ce sont des employés de la douane. Le sous-ministre me dit que ce service est fait par six interprètes et employés spécialement placés à cet effet sous la direction du ministère du Commerce.

M. U. WILSON : Le ministre voudra-t-il nous dire combien l'on paie à chacun de ces employés ?

M. PATERSON : Je n'ai pas ce reseignement sous la main ; si nous avions le rapport de l'auditeur général, nous pourrions l'y trouver aisément.

M. INGRAM : Dans le cas, par exemple, où un Chinois venant de Chine débarquerait à Vancouver et traverserait le Canada pour se rendre à Terre-Neuve, sous l'escorte d'un employé spécial, serait-il tenu de fournir un cautionnement ?

M. PATERSON : Sans doute.

M. INGRAM : Supposons qu'un Chinois entre au Canada après avoir séjourné environ un an à Terre-Neuve, ne pourrait-il pas se soustraire ainsi au paiement de la taxe ?

M. PATERSON : Non.

(M. le président fait rapport des résolutions adoptées.)

(Sur proposition de M. Paterson, la Chambre lève sa séance à onze heures et quarante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

14 février 1905.

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

DEPOT DE PROJET DE LOI.—PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 56) concernant la Compagnie de chemin de fer Canadien du Pacifique.—M. Bole.

Bill (n° 57) concernant la Compagnie électrique de Trois-Rivières, Saint-Maurice,

Maskinongé et Champlain.—M. Bureau (par M. Talbot.)

Bill (n° 58) concernant le Canadian Northern Railway.—M. Lamont (par M. Parmelee.)

COUR DE L'ECHIQUIER—DETTES DE CHEMINS DE FER.

M. VICTOR GEOFFRION demande permission de présenter un bill (n° 59) établissant la juridiction de la cour de l'Echiquier en matière de dettes de chemins de fer. Il dit :

Le but de ce bill est de réparer ce qui paraît avoir été un oubli dans la loi que je veux amender. Dans la province de Québec toutes les ventes faites par autorité de justice en vertu de la loi concernant les liquidations dans les affaires de faillite, ont l'effet de libérer la propriété mobilière de toutes charges, privilèges, hypothèques ou mortgages, de façon à donner à l'acheteur un titre parfait. Il est évident qu'une vente ordonnée par la cour de l'Echiquier en vertu de cet acte devrait avoir le même effet qu'une vente ordonnée par le juge d'une cour supérieure; elle devrait avoir le même effet qu'une vente par le shérif. Nous devons donc donner la même autrité à la cour de l'Echiquier, car autrement la loi est inutile. Une difficulté de ce genre a surgi lorsque le chemin de fer de la rive Sud a été mis en vente par ordre de la cour de l'échiquier ; personne n'a voulu acheter, parce que la cour de l'Echiquier ne pouvant pas donner un titre parfait. Il est évident qu'un créancier hypothécaire est aussi protégé dans une vente faite par ordre de la cour de l'Echiquier que dans une vente par le shérif, on peut être certain que le juge s'assurera que des avis suffisants de la vente soient publiés. Un créancier se protège dans ces cas-là en enchérissant à la vente dans le but de faire monter le prix de la propriété à sa pleine valeur. Si la propriété est vendue à sa valeur, personne n'en souffre. Tel est brièvement l'objet de ce bill.

M. MONK : Mon honorable ami veut-il nous dire si son bill ordonne la publication d'avis comme dans le cas d'une vente judiciaire ?

M. GEOFFRION : Oui ; le soin de donner les avis nécessaires de la vente est laissé au juge de la cour de l'Echiquier. Je n'ai aucune objection à y insérer un article ordonnant un certain délai, mais je crois que cela pourrait être laissé au juge de la cour de l'Echiquier qui veillerait à faire publier des avis suffisants de la vente.

M. MACDONELL : L'honorable député voudra-t-il nous dire si son bill s'applique aux cause pendantes. Cette question fait en ce moment l'objet d'une demande qui a été formulée par les intéressés dans l'affaire de la compagnie du chemin de fer central d'Ontario. Le bill s'appliquera-t-il aux causes pendantes ?

M. GEOFFRION : Le bill ne contient rien à c esujet. C'est simplement un amendement à l'acte qui permettra dans la province de Québec, de donner à l'acheteur, lorsque la vente aura été ordonnée par la cour de l'Echiquier, un titre parfait comme si la vente avait été faite par le shérif. Telle que la loi est aujourd'hui, un titre parfait de la propriété ne peut être donné dans une vente ordonnée par la cour de l'Echiquier. C'est ainsi que la cour interprète la loi, et comme c'est un défaut capital, nous voulons y remédier, du moins pour la province de Québec, en amendant l'acte de telle façon qu'une vente faite par autorité de la cour de l'Echiquier aura le même effet qu'une vente par le shérif.

M. MACDONELL : L'honorable député dit-il que ce bill ne s'appliquera qu'à la province de Québec ?

M. GEOFFRION : La loi que je veux amender s'applique à tout le Canada, mais mon bill ne s'applique qu'à la province de Québec où nous voulons avoir un titre parfait, du moins en tant que cette vente est concernée. Je n'ai aucune objection à étendre l'application de mon bill aux autres provinces, si c'est la volonté de la Chambre.

M. BERGERON : L'honorable ministre de la Justice a-t-il pris connaissance du bill que vient de proposer l'honorable député de Verchères (M. Geoffrion), et peut-il nous dire si ce bill ne constitue pas un empiètement sur les droits des provinces. Il s'agit ici d'un cas spécial auquel on peut apporter remède en faisant faire la vente par le shérif, dans la province de Québec. Cette vente de chemin de fer à propos de laquelle l'honorable député nous demande d'adopter ce bill, peut être faite par le shérif.

M. FITZPATRICK : Je ne connais de ce bill que ce que vient d'en dire l'honorable député qui l'a présenté.

LE YUKON.—RETARD DANS L'OUVERTURE DES BOITES DE SCRUTIN.

M. R. L. BORDEN (Carleton) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je voudrais demander au Gouvernement s'il connaît les causes de la conduite un peu extraordinaire tenue par le président d'élection dans l'élection du Yukon. Si je suis bien renseigné, il a retardé jusqu'au 7 février le dépouillement des boîtes de scrutin, et il en est résulté que la proclamation de l'élection du député de ce district ne pourra être publiée officiellement que vers la fin de mars, je suppose. Je ne sais pas combien il faut de temps, à cette époque de l'année, pour la transmission des dépêches. J'ai eu occasion d'étudier un peu la loi qui se rapporte au cas qui nous occupe, et bien que pour moi il soit évident que le président d'élection devra donner une explication claire et recevable de sa conduite, il me semble aussi que la loi a besoit d'être examinée. Je crois que le prési-

dent d'élection a, en vertu de la loi le droit de fixer la date de l'ouverture des boîtes. J'ai examiné la loi de la représentation du Yukon et la loi des élections fédérales, et toutes deux me paraissent identiques sur ce point. A moins que certain article de la loi ait échappé à mon attention, je suis d'avis qu'un président d'élection peut retarder, aussi longtemps qu'il voudra, la date de l'ouverture des boîtes de scrutin et le dépouillement des bulletins, et ce qui vient de se passer au Yukon semble devoir exiger un changement dans la loi. On devrait fixer, pour l'ouverture des boîtes, une date que le président d'élection ne pourrait pas dépasser, et on pourrait lui donner le pouvoir d'ajourner cette ouverture, si toutes les boîtes n'étaient pas arrivées en temps voulu. Dans l'examen rapide que j'ai fait de la loi, des articles touchant ce point ont pu m'échapper, et s'il y en a, l'honorable premier ministre et l'honorable ministre de la Justice me l'indiqueront sans doute. Mais mon but en prenant la parole était principalement de vous demander si le président d'élection avait essayé une explication de sa conduite, parce que je crois qu'au commencement de la session l'honorable ministre de la Justice a dit qu'il avait demandé par télégramme à ce fonctionnaire d'élection d'expliquer sa conduite, dont les résultats sont très sérieux. Le député qui a été élu le 16 décembre dernier pour représenter ce district ne pourra pas prendre son siège avant le milieu ou la fin de mars, et comme résultat le Yukon sera resté sans représentant dans les Communes durant deux mois de temps, pendant lesquels seront discutées des questions intéressant le Yukon à un haut degré. Pour cette raison, j'aimerais beaucoup à savoir de l'honorable premier ministre si le président d'élection a envoyé une réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Si des lettres ont été échangées avec le président d'élection elles ont dû l'être par l'entremise du secrétariat d'Etat. Je ne puis donner aucun renseignement à mon honorable ami dans le moment; mais s'il veut renouveler sa question demain, je serai probablement en mesure de lui répondre.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre de la Justice pourrait-il dire à la Chambre s'il partage mon sentiment au sujet des pouvoirs que la loi accorde aux présidents d'élection, et s'il est de mon avis, ne croit-il pas qu'il serait désirable de modifier la loi ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Monsieur l'Orateur, lorsque cette question a été soumise au ministère de la Justice, nous avons examiné la loi et nous sommes venus exactement à la même conclusion que mon honorable ami le chef de l'opposition. C'est la première fois qu'une difficulté de ce genre se présente depuis vingt-cinq ans que la loi existe ; mais ce cas montrera probablement la nécessité d'un amendement dans le sens que mon honorable ami indique. J'ai discuté la question avec mon collègue le secrétaire d'Etat, et nous étudions ce que nous devons faire. Lorsque l'honorable député de Toronto a appelé mon attention sur cette question au commencement de la session, je me suis mis immédiatement en communication avec le secrétaire d'Etat, qui s'est ensuite mis lui même en communication avec le président d'élection, et il serait peut-être bon de déposer les télégrammes échangés. Je demanderai à l'honorable premier ministre d'obtenir ces télégrammes de l'honorable secrétaire d'Etat, afin de les déposer sur le bureau de la Chambre.

PAIEMENT DE BOITES DE SCRUTIN.

M. J. B. MORIN (Dorchester) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur une demande qui me vient d'une personne qui a des boîtes de scrutin dans le comté de Dorchester. Cette personne m'écrit comme suit :

Sainte-Claire, 9 février 1905.

Monsieur J.-B. Morin,
Ottawa.

Cher monsieur,—

Voulez-vous bien vous intéresser pour moi auprès de qui de droit pour me faire obtenir des honoraires pour 21 boîtes de scrutin qui ont été déposées au bureau de poste ici depuis 1891 par feu le docteur C.-A. Lesage qui était alors officier-rapporteur pour Dorchester. Ces boîtes étaient neuves quand je les ai reçues et j'en ai eu bien soin ; elles n'ont jamais servi et je voudrais bien m'en décharger moyennant compensation. S'il vous plait voulez-vous bien vous en occuper pour moi et me dire ce que je dois en faire.

Votre tout dévoué,
J.-E. CAYOUETTE,

Le Gouvernement peut maintenant en faire ce qu'il voudra.

Sir WILFRID LAURIER: Je crois savoir qu'un particulier résidant dans le comté de Dorchester a une réclamation contre l'Etat depuis 1891. C'est la première fois que j'apprends que le pays a un créancier dans le comté de Dorchester ; mais je n'ai aucun doute que le Trésor a les moyens de payer, si la dette est légitime. Si mon honorable ami (M. Morin) veut bien m'envoyer la lettre je m'occuperai de l'affaire.

RECENSEMENT ET STATISTIQUES.

L'ordre du jour appelle la discussion en séance du comité général du projet de résolution ci-après.

La Chambre décide de se former en comité et Monsieur le président prend le bureau.

Arrêté: Il est expédient de prescrire que l'exécutif pourra de temps à autre payer à même les crédits votés à cette fin par le Parlement pour cet objet telles sommes qui pourront être nécessaires pour faire le recensement et pour re-

cueillir, mettre en tableaux et publier les statistiques sur l'agriculture, le commerce, la criminalité, l'éducation, l'industrie, le mouvement de la population et autres sujets, pour rémunérer les officiers et commis nécessaires, et pour solder toutes les dépenses entraînées par la mise à exécution d'un acte à cette fin.—M. Fisher.

M. TAYLOR : Avant que cette résolution soit adoptée, puis-je demander à l'honorable ministre de l'Agriculture de nous faire connaître comment a été employée la somme de $18,300 que nous avons votée l'année dernière pour les statistiques agricoles? La partie du rapport de l'auditeur général qui porte sur ces dépenses n'est pas encore déposée sur le bureau, et nous ne savons pas comment l'argent a été employé.

L'honorable M. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je ne pourrais naturellement pas donner un état détaillé de l'emploi de cette somme qui était comprise dans les crédits de l'exercice en cours. De mémoire je puis dire qu'on a dépensé une partie de la somme votée pour des statistiques générales, mais pour être plus sûr il me faudrait recourir au budget de l'année dernière. Je crois cependant que la somme en question faisait partie du crédit affecté aux statistiques générales, et que l'impression et la reliure de l' "Annuaire Statistique" ont été payées à même le crédit dont parle l'honorable député.

Celui des statistiques générales a servi à payer les commis employés à la compilation des statistiques au ministère de l'Agriculture. Je ne me souviens pas que nous ayons employé ce crédit à d'autres objets pendant l'exercice financier courant ; je ne crois pas que nous ayons fait d'autres dépenses. Je n'ai pas à la mémoire dans le moment les chiffres que l'honorable député a mentionnés, mais je crois qu'ils étaient compris dans le crédit des statistiques générales. On vient justement de me rappeler qu'il y a dans les crédits de mon ministère un item séparé pour les statistiques criminelles et qui, je crois' est compris aussi dans cette somme de $18,200. J'ai ici une liste des employés et de leurs traitements ; je ne crois pas qu'on ait fait d'autres dépenses.

M. TAYLOR : Nous avons voté l'année dernière un crédit spécial de $6,000 pour l' "Annuaire Statistique" ; ce crédit n'a aucun rapport avec l'allocation de $18,000 dont je parle et qui est votée pour des statistiques générales. Cela est en dehors de l' "Annuaire Statistique." A-t-on dépensé cet argent à recueillir des statistiques ? Si on l'a employé à cet objet, quelle est la nature de ces statistiques, et cette dépense a-t-elle été faite en dehors du recensement, ou a-t-elle été comprise dans le recensement.

M. FISHER : Je ne sais pas de quel crédit mon honorable ami veut parler, mais je vois ici $3,200 pour statistiques générales et un crédit supplémentaire de $10,000, aussi pour statistiques générales.

M. TAYLOR : Si mon honorable ami (M. Fisher) veut bien regarder à la page 32 du budget que nous avons présentement devant nous il y trouvera les chiffres dont je parle.

M. FISHER : Peut-être le crédit supplémentaire dont je viens de parler était-il de $15,000 au lieu de $10,000, et ces deux sommes formaient le montant de $18,200.

M. TAYLOR : Et vous demandez la même somme cette année ? Je veux savoir comment vous avez employé le crédit qui vous a été ouvert l'année dernière.

L'honorable M. FISHER : Je me ferai un plaisir de faire connaître l'emploi de cet argent jusqu'à ce jour. Nous l'avons dépensé en partie en travaux de statistique ordinaire que nous faisons annuellement, et en partie en travaux de compilation de chiffres tirés du recensement, que nous avons trouvés suffisamment importantes pour être publiés dans les derniers volumes du recensement. Je pourrais même dire qu'une partie a été employée aux travaux prévus par le bill dont la Chambre a déjà été saisie, concernant le recueillement des statistiques entre les recensements décennaux. C'est à peu près le genre de travaux que nous voulons être autorisés à faire par ce bill, et je voudrais faire continuer par les fonctionnaires du ministère, entre chaque recensement décennal, les travaux de compilation qu'on a jugés nécessaires à la fin du dernier recensement. Je puis donner à l'honorable député, s'il le désire, les noms de ceux qui sont employés à faire ces travaux, etc.

M. MONK : Comme c'est un travail assez important que le ministre entreprend là pourrait-il nous donner un aperçu de ce que cela coûtera pour les prochaines années.

M. FISHER : On m'a posé cette question, il y a quelques jours, lorsque le bill a été discuté en comité. J'ai répondu alors que je croyais que la dépense s'éleverait à $20,000 par année de plus que ce que nous dépensons aujourd'hui pour nos travaux de statistique. J'ai fait depuis une étude approfondie de ce que je voudrais faire en vertu de ce bill, et je crois que la somme que j'ai indiquée alors suffira amplement d'ici à plusieurs années à accomplir ce que j'ai en vue, à l'exception peut-être de quelques dépenses d'impression qu'il faudra faire et que je n'ai pas fait entrer dans mes caculs. Je ne sais pas si la somme que j'ai mentionnée ne serait pas suffisante pour couvrir les frais d'impression, mais je veux être franc et rester dans les limites du vrai. Je dois dire cependant que si nous entreprenons de publier des bulletins mensuels, ou publions tous les ans une grande quantité des statistiques que nous recueillerons, il

est bien possible que les frais d'impression soient plus élevés que ceux que j'ai d'abord mentionnés. Il faudra peut-être alors mille ou deux mille dollars de plus par année pour l'impression. Je donne ces explications, afin que l'on ne puisse pas me reprocher plus tard d'avoir caché le coût, ou voulu faire croire que la dépense sera moindre qu'elle ne le sera réellement.

Mon honorable ami de Jacques-Cartier m'a demandé de lui donner un aperçu de ce que je me propose de faire. La loi donne déjà le pouvoir de faire un recensement tous les dix ans dans tout le pays, à part le Manitoba et le Nord-Ouest, où l'on en fait en outre un partiel tous les cinq ans entre chaque recensement décennal ; mais on n'a pas fait de recensement dans les territoires depuis 1885-86. Le bill que je présente propose de continuer le recensement tous les dix ans dans tout le Canada, et de faire, cinq ans après chaque recensement régulier, un recensement spécial du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest. Le recensement du Manitoba est fait en vertu d'un article du bill des subsides. Personne ne peut dire aujourd'hui ce qui sera décidé au sujet des subsides de la nouvelle ou des nouvelles provinces du Nord-Ouest, mais à quelque déciquennaux. Comme je l'ai dit, je crois que ce bill nous autorise de faire ces recensements spéciaux dans le Manitoba et les provinces qui devront être formées. Les chiffres que j'ai donnés ne comprennent pas le coût de ces récensements, mais seulement ce que coûtera annuellement le recueillement des statistiques indépendamment des recensements décennaux et quinquennaux. Comme je l'ai dit je crois que ces statistiques auront une grande valeur, et à mesure que l'ouvrage augmentera le ministre sera probablement obligé de venir demander au Parlement de relever son crédit ; mais pour le moment et d'ici à plusieurs années je crois que le chiffre que j'ai mentionné suffira pour toutes les dépenses.

M. SPROULE : J'ai cru comprendre, d'après ce que l'honorable ministre a commencé par nous dire, qu'il y aura une économie considérable dans le coût du recensement décennal. D'où viendra cette économie ?

M. FISHER : Mon honorable ami le saura lorsque nous demanderons les crédits pour le recensement. Je crois et j'espère que la création d'un bureau de la statistique sur une base permanente et régulière aidera beaucoup à faire les recensements décennaux et en diminuera le coût.

L'économie apparaîtra dans les prévisions que nous soumettrons au Parlement pour le prochain recensement.

M. SPROULE : Je veux connaître les moyens par lesquels vous allez faire une économie, et je ne veux savoir le chiffre.

M. FISHER : Ce serait difficile à dire. En faisant faire par les recenseurs permanents, une année ou deux d'avance, beaucoup de travaux préparatoires au recensement, nous ne serons pas obligés de les faire à la hâte en quelques mois. Cela ne diminuera peut-être pas les réponses à effectuer pour les recenseurs ou les commissaires locaux, mais diminuera, je crois, celles du bureau du recensement à Ottawa. L'objet de ce bill est de fondre ensemble les trois lois actuelles concernant la loi sur la statistique générale, la loi sur la statistique criminelle, et l'acte du recensement. Le travail qui sera fait en vertu de ce bill donne encore une plus grande extension au premier projet réalisé par le vote de la loi sur la statistique générale. La preuve en est dans le fait que dans le bill actuel je ne demande guère plus de pouvoirs, car je possède déjà virtuellement tous les pouvoirs nécessaires pour accomplir les travaux que j'ai en vue. Ces travaux sont le recueillement des statistiques.

J'ai donné un aperçu l'autre jour du genre de statistiques que l'on voudrait recueillir. Je voudrais faire pour le Canada tout entier ce que le bureau des industries d'Ontario fait pour cette province. Je voudrais publier tous les ans des bulletins de la récolte de l'année, des animaux de la ferme, de l'étendue et de la variété des cultures, et peut-être un bulletin général ou une brochure contenant une compilation complète de tous ces renseignements. Une année nous pourrions nous occuper d'une certaine catégorie de renseignements ; une autre année d'une autre catégorie, et de cette façon dans le cours des dix années intervenant entre chaque recensement régulier, nous puorrions probablement publier quatre ou cinq fois des bulletins contenant différents renseignements utiles. Actuellement, nous n'avons pas pour tout le Canada les renseignements que nous fournit la province d'Ontario, et une ou deux autres provinces, renseignements dont ne bénéficient pas les habitants des autres parties du pays. Je crois que l'administration fédérale devrait recueillir des statistiques de ce genre et les publier aussi souvent que l'on pourrait raisonnablement le faire. Je ne voudrais pas entreprendre tout de suite en commençant de publier toutes les statistiques qui seront recueillies, mais en publier une partie tous les ans. Il y a des renseignements que nous pourrions publier deux, trois ou quatre fois entre deux recensements. Ces renseignements ne porteraient pas seulement sur l'agriculture, mais aussi sur l'industrie, sur laquelle nous n'avons virtuellement aujourd'hui pas d'autres renseignements que ceux que nous donnent les recensements décennaux. Dans l'intérêt de nos industries et de notre développement national, nous devrions avoir des renseignements industriels plus souvent, ainsi qu'on le fait en d'autres pays. Je considère qu'il faudrait faire un recensement industriel assez complet tous les trois ou quatre ans. Je ne le ferais pas faire par des recenseurs ou des agents visitant chaque industriel ; mais j'obtiendrais les rensei-

gnements par correspondance, et au moyen les formulaires à remplir que j'enverrais à chaque industriel. Cet ouvrage pourrait être fait par le bureau central à Ottawa. Nous n'aurions pas besoin pour cela du nombreux personnel de recenseurs que nous sommes obligés d'employer dans le pays aux recensements décennaux.

Il est facile de se procurer de la même façon presque tous les renseignements voulus en matière d'agriculture. C'est ainsi, dans une large mesure, qu'on les obtient dans la province d'Ontario, pour le bureau de la statistique. J'ajoute qu'en 1902, le congrès des Etats-Unis a adopté une loi portant création d'un bureau permanent du recensement, et les arguments formulés en faveur de cette réforme s'appliquent également ici.

Il n'existait pas aux Etats-Unis de statistique générale du recensement. Dans quelques états, on trouvait bien certaines compilations de ce genre, mais il n'y avait absolument rien sous forme de statistique d'un caractère bien recueillie au cours de chaque période décennale. On a donc créé un bureau permanent du recensement dans le but que j'ai mentionné, et cette œuvre fonctionne de la façon et dans le sens que je viens d'indiquer. Cette année, on est en train d'y confectionner un recensement de tous les établissements industriels, sans employer dans ce but toute une légion de recenseurs ou d'agents dispersés par tout le pays. Tout se fait par voie de correspondance et au moyen de bulletins transmis par le bureau central de Washington, pour qu'ils soient remplis et les résultats obtenus jusqu'ici ont pleinement répondu aux prévisions et aux espérances. Je voudrais qu'à deux ou trois reprises, au cours de la période décennale, s'écoulant entre deux recensements, il se fît ici pareil travail. Non pas qu'il fallût recueillir, chaque année, la statistique de toutes les industries ; non, mais avec l'aide d'un personnel assez peu nombreux se consacrant chaque année à cette tâche, il serait possible de recueillir au cours de la période de dix ans, une masse énorme de renseignements nouveaux qui seraient de la plus haute utilité pour ceux qui exploitent ces industries.

M. TAYLOR : Le ministre devrait consentir à ce que la résolution à l'étude soit réservée, jusqu'à ce qu'on nous ait communiqué le renseignement que je demande. Un de ces jours derniers, j'ai posé la question que voici :

L'œuvre de l'élaboration du recensement pour 1901 est-elle terminée ?

A cette question le ministre a apporté cette réponse-ci :

Les travaux se rattachant à la confection du recensement pour 1901 sont terminés.

Je m'informai, alors, si le personnel attaché à cette œuvre était encore utilisé ou s'il avait été congédié et j'ai obtenu le renseignement que voici :

M. FISHER.

Affirmativement en ce qui concerne l'élaboration du recensement et sa condensation ; toutefois, certains membres de ce personnel sont encore au service du Gouvernement, leur besogne consistant à dresser les relevés récapitulatifs et les tableaux extraits de la condensation du recensement. Leurs appointements sont demandés au crédit affecté au service de la statistique.

Je posai, ensuite, une troisième question : Combien y a-t-il encore de membres de ce personnel au service du Gouvernement? Et j'appris qu'il n'en restait plus que six. En outre, je demandai :

Quel est le chiffre de la dépense effectuée relativement à la confection du recensement de 1901, jusqu'au 1er janvier 1905 ?

Et le ministre me répondit que cette dépense s'élève à $1,192,296.19. Ce que je tiens à savoir, c'est la totalité de la dépense effectuée pour l'élaboration du recensement, du commencement à la fin.

L'année dernière, nous avons relevé le crédit affecté aux archives, de $12,000 à $20,000. Puis nous avons voté $2,000 pour le recueillement et la condensation de la statistique de la criminalité ; $6,000, pour l'annuaire statistique ; $28,200, pour le service de la statistique générale. On nous demande, cette année, ce même crédit. Je tiens à savoir quel emploi on a fait de ces $18,200. Ce crédit a-t-il été consacré, dans une large mesure, au paiement des appointements de ce personnel qui est demeuré attaché au bureau du recensement ? S'il en est ainsi, qui pourra préciser, dans dix ans, le chiffre réel de la dépense effectuée pour le recensement de 1901 ? Il ressort des réponses apportées par le ministre l'autre jour et aujourd'hui même que certains membres de ce personnel travaillent encore à la condensation des données statistiques du recensement, données qui seront publiées dans le dernier volume. Si cette besogne se rattache au dénombrement, elle devrait être retribuée à même le crédit ouvert pour le service du recensement. Le coût du recensement de 1881 n'a pas atteint le chiffre d'un demi-million de dollars, et la dépense effectuée pour celui de 1891 n'a pas dépassé un demi-million. Or, jusqu'ici, nous avons déboursé presque un million et un quart pour le recensement de 1901, et s'il faut en juger d'après les réponses apportées par le ministre, les frais de ce recensement se gonflent toujours. Ce n'est qu'en posant pareilles questions au ministre, au cours du débat, qu'il est possible de faire jaillir la lumière. L'autre jour, j'ai inscrit au feuilleton un avis portant demande en obtention de renseignements que le ministre pourrait facilement nous communiquer. Bien qu'il ait à sa disposition le personnel de trois ou quatre bureaux qui se consacre au service de la statistique, il n'a pas réussi à répondre à ces questions, si simples :

1. Combien a-t-il été nommé ou employé d'inspecteurs ou autres personnes, au service se

rattachant à l'application de la loi sur les marques des fruits rendue en 1891 ?

2. Quel est le chiffre des sommes déboursées pour la rémunération des services de ces inspecteurs ou autres personnes, jusqu'au 1er janvier 1905 ?

3. Quelle est la totalité des sommes déboursées pour frais de route et diverses dépenses de ces inspecteurs ou autres personnes, jusqu'au 1er janvier 1905 ?

Voilà des questions fort simples en demande d'obtention de renseignements qu'il importe de se procurer, pour discuter d'une façon sensée les mesures que le ministre nous soumet. Que n'a-t-il ordonné à un de ses commis de compulser le registre, et en cinq minutes, il eût été en mesure d'apporter la réponse voulue. Or, bien loin de là, il se contente de nous dire que ces renseignements sont si volumineux que force me serait de demander le dépôt d'un rapport. Voilà qui est fort peu loyal de la part du ministre. Et il ose nous demander de voter la résolution à l'étude. Or, je le répète, avant d'adopter cette résolution, nous tenons à obtenir certains renseignements. La partie du rapport de l'auditeur général, établissant l'emploi fait de ce crédit de $18 200, n'est pas encore déposée sur le bureau, et le ministre ne veut pas s'engager à fournir au comité les pièces justificatives qui pourraient l'aider à s'éclairer. Avant d'auoriser la dépense des deniers publics demandés, il importe d'être édifié sur l'emploi d'autres crédits.

M. FISHER : Je veux bien donner a l'honorable député le renseignement qu'il demande. Le rapport de l'auditeur général, affirme-t-il, n'est pas encore sur le bureau de la Chambre ou il le sait parfaitement, le relevé de la dépense effectuée jusqu'au 1er juillet dernier, ne figurait pas dans ce rapport.

M. TAYLOR : Je tiens à savoir l'emploi qu'on a fait du crédit affecté au service de la statistique générale.

M. FISHER : Je veux bien donner ce renseignement. Je le répète, le crédit affecté au service de la statistique générale a été appliqué au paiement des appointements d'un personnel attaché à cette œuvre. Plusieurs membres de ce personnel sont attachés au service depuis nombre d'années et ils sont virtuellement permanents. Citons, entre autres, messieurs Munroe, Watts, Pelletier et Mlle Ross. Les appointements de ces fonctionnaires ont été puisés dans ce même crédit, suivant la coutume des années passées. M. Pelletier a été attaché à ce bureau, il y a trois ou quatre ans; mais quant aux autres, ils faisaient déjà partie du personnel, à mon entrée en charge. La confection de ces tableaux, sous une forme utilisable par le public et contenant les données puisées au rapport du recensement, nécessite énormément de travail. Une forte partie de cette besogne a été expédiée par ce personnel, au cours des derniers mois, et le résultat de ces travaux figurera dans le dernier volume du recensement. Ce travail ne se rattache pas directement au recensement. Les volumes du recensement auraient pu être publiés le 1er de juillet dernier, eussent-ils été imprimés. Sauf deux de ces volumes qui n'étaient pas aussi complets qu'aujourd'hui, le reste du rapport avait reçu tout le perfectionnement de forme que comporte l'œuvre d'un recensement.

Cette confection de tableaux dont je viens de parler est tout simplement affaire de statistique. Ce genre de travail, je l'espère, si la loi à l'étude est adoptée, se fera d'une façon régulière et ininterrompue, d'un recensement à l'autre. C'est pour l'exécution de cette besogne que j'ai retenu les services d'une partie du personnel employé aux travaux du recensement, sachant ces employés doués des aptitudes voulues pour ce genre de travail. Jamais je n'ai songé à rien dissimuler au sujet de ce qui se fait au ministère, et j'ai cru avoir donné à l'honorable député (M. Taylor) tous les renseignements demandés, et cela d'une façon aussi circonstanciée que possible. Je le répète, je n'ai rien à dissimuler en pareille matière. Si la loi en discussion est adoptée, j'aurai, sous ma direction, des fonctionnaires qui travailleront, au cours des cinq années prochaines, à la condensation, ou plutôt à la mise en tableaux—car je préfère réserver le mot " condensation " à l'œuvre du dénombrement publié dans le volume du recensement—la mise en tableaux, dis-je, des renseignements tirés du recensement. Voilà, dans une large mesure, au moins, mais non exclusivement, le travail accompli au cours des six derniers mois par ces commis, dont les appointements sont puisés dans le crédit ouvert au service de la statistique générale. J'avoue franchement que tout en s'acquittant de cette besogne, ils ont aidé à mettre la dernière main à une petite partie de l'œuvre de condensation des volumes de recensement non encore terminés le 1er juillet dernier. C'est là, toutefois, un travail se rattachant au service de la statistique, dans l'acception légitime du mot.

M. BLAIN : Si j'ai bien saisi la pensée du ministre, il affirme qu'une certaine partie de la statistique figurant dans "l'Annuaire" est empruntée des volumes du dernier recensement, et qu'une autre partie de ces renseignements est puisée à d'autres sources. Est-ce bien là l'affirmation du ministre ?

M. FISHER : Je ne me souviens pas avoir fait pareille affirmation ; mais d'ordinaire, l' "Annuaire Statistique" est une condensation des relevés annuels publiés par le ministère. Il y figure certains tableaux empruntés des volumes du recensement. Ainsi, pour citer un exemple, les tableaux de la population sont extraits des relevés du recensement et le calcul est fait sur le pied de l'accroissement réel de la population, annuellement. Si je ne me trompe, il figure dans l' " Annuaire Statistique " un relevé de

la population du pays, pour chaque année, relevé qui est calculé d'après les données du dernier dénombrement, sur le pied d'une proportion fixe de l'accroissement naturel, et c'est dans ce sens que cette statistique de l' "Annuaire" est empruntée du recensement.

L' "Annuaire" contient, en outre, d'autres tableaux, dont le calcul est également basé sur les données du recensement. Quant à l' "Annuaire Statistique" de cette année, il ne saurait contenir de données statistiques puisées dans les volumes du recensement de 1901. Il faudrait, pour cela, que le fonctionnaire chargé de la confection de cet annuaire pût établir son calcul sur les données de ce recensement, de façon à les faire correspondre à la statistique de l'année. La masse des renseignements de l' "Annuaire Statistique" sont puisés dans les rapports du ministère pour l'année ; et ce qui explique en partie la publication tardive de ce volume, c'est que les fonctionnaires chargés de ce travail ne peuvent se mettre à l'œuvre, que lorsque les autres rapports sont terminés et leur sont remis.

M. BLAIN: Alors, les renseignements contenus dans l' "Annuaire Statistique" seraient donc empruntés des volumes du dernier recensement et des rapports du ministère? Ou bien, contient-il d'autres renseignements puisés à d'autres sources?

M. FISHER : Le statisticien, chargé de la confection de cet annuaire, ne puise de renseignements à aucune source extérieure ; les données qu'il condense ou met en tableaux, il les puise entièrement dans les publications de l'Etat. Il ne recueille point des statistiques dans le sens prévu ici et comme la loi en discussion nous autorisera à le faire à l'avenir, je l'espère.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, le ministre affirme que la même proportion du crédit de $18,000 dépensée l'année dernière a été consacrée au rassemblement de certaines données statistiques.

M. FISHER : Non, ce que j'affirme, c'est que dans ce crédit de $18,000, il figure une somme de $15,000, à titre de nouveau crédit. Le crédit de $3,200, dont a été doté, depuis nombre d'années, le service de la statistique générale, a toujours été affecté aux appointements de certains fonctionnaires chargés de l'œuvre de l' "Annuaire Statistique." Mes observations visaient une autre œuvre ; et je n'ai point affirmé que partie de ce crédit fût consacrée au recueillement de renseignements puisés à des sources extérieures. Ces deniers sont affectés à une œuvre se rattachant à la condensation des relevés du dénombrement et à l'élaboration de tableaux basés sur les données du recensement.

M. BLAIN : L' "Annuaire Statistique" ne donne donc aucun renseignement nouveau ; c'est simplement la condensation des relevés publiés par les divers ministères?

Mr. FISHER : C'est exact.

M. FISHER.

M. BLAIN : Le ministre veut donc se faire ouvrir un crédit affecté au recueillement des renseignements, au cours de la période s'écoulant entre les recensements ? Voudrait-il bien nous dire comment il se propose de recueillir ces renseignements dans la province d'Ontario, tant sur l'agriculture que sur le commerec et les industries manufacturières ?

M. FISHER : Que l'honorable député relise le bill en discussion et il constatera que je me fais autoriser à recueillir tous les renseignements qu'il sera possible d'obtenir de sources provinciales ou municipales ; et advenant que cette statistique me semble exacte et complète, je ne me soucierais guère de recommencer ce travail.

M. BLAIN : Le ministre nous a déclaré, l'autre jour, que dans la province d'Ontario, les répartiteurs recueillent, annuellement, des renseignements forts complets. Se propose-t-il d'obtenir de plus amples renseignements statistiques de ce genre, dans la province d'Ontario ?

M. FISHER : Je ne saurais, pour le moment, dire précisément ce que les répartiteurs recueillent, en fait de statistiques. Au début, je ne songeais peut-être pas à recueillir plus de renseignements que n'en publie le bureau de la statistique d'Ontario, en matière d'agriculture. Peut-être plus tard, pourrons-nous tout disposer de façon à en obtenir davantage.

M. BLAIN : Et sur les autres questions ?

M. FISHER : En effet, il faut songer aux industries manufacturières ; car, dans la province d'Ontario, je ne sache pas qu'il se recueille, au sujet de ces industries, de renseignements dans l sens que j'ai indiqué et qu'il importe d'obtenir ici. Toutefois, il n'y aurait pas lieu de rassembler les renseignements déjà recueillis par quelque bureau de renseignements dans le sens que j'ai indiqué, local ou provincial. Au cas où il existerait quelque bureau local ou provincial s'occupant de cette œuvre, j'utiliserais son travail, quitte à y suppléer au besoin ?

M. BLAIN : Alors, en ce qui concerne Ontario du moins, l'œuvre du recueillement des données statistiques sur l'agriculture, œuvre à laquelle est affecté le crédit en discussion, ne différera point de ce qu'elle est aujourd'hui ; seulement, le ministre veut consacrer certains deniers au rassemblement de renseignements statistiques sur le commerce et les industries manufacturières, et cela au bénéfice du public. Sans doute, il a dû, au préalable, faire l'ébauche de quelque système qu'il entend adopter, avant de demander l'ouverture de ce nouveau crédit. Il le sait, il existe aujourd'hui dans la province d'Ontario nombre de sociétés industrielles, et tout renseignement recueilli au sujet de ces affaires commerciales serait fort utile au public. A coup sûr, le ministre a dû se tracer au moins une

esquisse du système qu'il entend appliquer pour le recueillement de pareille statistique ?

M. FISHER : Je crois avoir déjà répondu à cette question. Je vise à obtenir des données statistiques, tant sur l'agriculture que sur les industries manufacturières. Dans ce but, je ferais dresser par le fonctionnaire attaché au bureau ici, une liste de questions que je ferais expédier aux établissements industriels.

Je veillerais à ce que le bureau mît tout en œuvre pour se renseigner sur les nouveaux établissements industriels qui surgiraient. Je demanderais aux gérants ou aux membres de ces établissements de remplir les bulletins qui leur seraient adressés et de les transmettre au bureau central. Ces renseignements seraient fort volumineux et les fonctionnaires du bureau les condenseraient ou les mettraient en tableaux, sous la forme voulue pour la publicité. Ce recensement des industries devrait, à mon avis, s'effectuer, à deux ou trois reprises, au cours de la période décennale ; et cela non seulement pour la province d'Ontario, mais pour tout le pays. En effet, ce recueillement de renseignements et leur condensation se feraient pour tout le pays dans son ensemble et la publication de ces documents intéresseraient aussi le Canada tout entier. Je ne sais si les éclaircissements que je viens de donner répondent à la question que m'a posée l'honorable député.

M. SPROULE : Advenant qu'on refusât ou qu'on négligeât de remplir ces billetins, qu'arriverait-il ?

M. FISHER : La loi à l'étude nous autorise à enjoindre aux intéressés de fournir les renseignements voulus,

La loi du recensement nous attribue le pouvoir d'exiger tout renseignement se rattachant au dénombrement. Celui qui refuse de nous fournir les informations demandées peut être assigné devant le tribunal qui lui ordonnerait de s'exécuter ; et s'il désobéit à l'ordonnance du tribunal, il est passible d'amende. J'oublie le chiffre précis de l'amende, mais il suffit de dire qu'il est assez élevé. Le contrevenant est passible de l'amende et de l'emprisonnement, en dernier ressort, pour refus de fournir ces renseignements. Dans la loi à l'étude, je demande l'autorisation d'obtenir ces renseignements, de la façon accoutumée pour toute enquête instituée par le bureau. Je possède aujourd'hui le même pouvoir au sujet du receueillement des statistiques se rattachant au recensement.

M. BLAIN : Cette œuvre nécessitera-t-elle la nomination d'un certain nombre de fonctionnaires dans les différentes parties du pays ?

M. FISHER : L'aperçu que j'ai donné ne vise point la nomination de fonctionnaires. Cependant, en prévision de certaines éventualités et de l'établissement d'enquêtes spéciales, qui pourraient être ordonnées par voie de décret de l'exécutif, je me fais autoriser ici à nommer un fonctionnaire spécial, qui serait préposé à pareille enquête, La loi de la statistique générale m'attribue actuellement ce pouvoir. Cette loi m'autorise aujourd'hui à faire enquête sur une industrie spéciale, au Canada, et à obtenir des renseignements ou données statistiques à cet égard ; mais je ne saurais contraindre personne à donner ces renseignements. La loi à l'étude, si elle est adoptée, m'attribuera ce dernier pouvoir, qui me fait défaut, aujourd'hui.

M. BLAIN : Le ministre nous a déjà déclaré qu'il existe dans son bureau une liste fidèle des établissements industriels au Canada. Advenant qu'il surgisse une nouvelle industrie ou qu'un étblissement industriel cesse son exploitation, peut-il facilement se renseigner et tenir à jour la liste de ces industries ?

M. FISHER : Un des premiers devoirs d'un bureau de ce genre serait de dresser le catologue ou le tableau de nos industries. Dans ce but, on pourrait, tout d'abord, prendre les noms des industries déjà énumérées dans le rapport du recensement.

Nous avons tous ces détails sous la main. Sans doute il est possible que quelques-uns de ces établissements industriels aient disparu ou qu'il en ait surgi de nouveaux Il est facile de se renseigner à cet égard. Les chambres de commerce dans les différentes villes ainsi que les almanachs du commerce qui sont à la disposition de tout le monde nous faciliteraient cette tâche. Ces sources de renseignements nous seraient d'accès facile, et ce serait un des principaux devoirs de ce bureau de dresser la liste de tous ces établissements. Ce serait un des premiers objectifs que devrait chercher à atteindre toute enquête industrielle. En fait, c'est ainsi qu'on procède à l'œuvre du recensement des industries aux Etats-Unis, œuvre qui se poursuit actuellement sous la direction du bureau permanent du recensement. C'est là également le procédé dont je me suis servi, relativement à l'industrie agricole du pays. Il existe, aujourd'hui, dans mon ministère, des listes de tous ceux qui exploitent ce que j'appellerais les industries agricoles, listes fort élaborées et soigneusement dressées d'après le procédé que je viens d'indiquer, après consultation avec ceux qui sont renseignés en pareille matière, par tout le pays. Pour mieux élucider la chose, j'ajouterai que nous avons consulté les sociétés d'industrie laitière, au sujet des beurreries et des fromageries. Nos inspecteurs, répandus par tout le pays, sont parfaitement au courant de ces questions. Nous possédons une liste presque complète de toutes les fabriques de beurre et de fromage au Canada, et en outre une liste fort exacte de tous les établissements où

l'on prépare le lard fumé, de ceux pour l'évaporation des fruits et autres industries de ce genre, se rattachant plus ou moins à l'œuvre de l'agriculture. Il serait facile d'appliquer le même procédé aux autres industries ; il faudra, sans doute, y mettre le temps et le prix voulus, mais enfin, cette œuvre ne présente pas de difficultés insurmontables ; et j'en suis convaincu, l'application de la loi à l'étude nous permettra d'obtenir sur ces industries des données tout aussi complètes que celles recueillies jusqu'ici en matière d'agriculture

M. BARKER : Comme il s'agit ici de l'entreprise d'une œuvre qui grèvera, probablement, l'Etat de lourdes dépenses, il importe de se demander, au début, ce que nous allons obtenir en retour. On le sait, dans les provinces d'Ontario et du Manitoba, on peut aujourd'hui facilement se procurer les données statistiques et les renseignements que ce bureau nouveau tend à recueillir. Le ministre (M. Fisher) nous dit qu'il se propose de faire élaborer un recensement, tous les deux ou trois ans.

Il nous importe de savoir combien il s'écoulera de mois ou d'années entre l'époque du recueillement de ces renseignements et leur publication. On le sait, une des plus importantes parties du dénombrement effectué il y a trois ans, et qui nous renseignerait fort utilement sur une question intéressant vivement la Chambre, n'a pas encore été livrée à la publicité, et rien ne nous autorise à penser que ce travail paraisse et soit utilisable avant un an ou deux. A mon avis, à moins qu'on ne réussisse à nous donner des preuves convaincantes de l'urgence de ce nouveau service, il ne convient pas de créer ce bureau à si grands frais. Il importe que le ministre nous donne la garantie que ces renseignements seront publiés et communiqués au public dans un délai de quelques mois après la confection de ce recensement des industries ; car, la chose se comprend, c'est à cette condition-là seule que ce travail puisse être de quelque utilité à la Chambre, qui n'aurait que faire des renseignements manquant d'actualité. Si le ministre a l'intention de recueillir des renseignements qui soient utilisables dans un délai légitime, à la bonne heure, et l'inauguration de ce nouveau bureau aurait alors sa raison d'être ; mais, il faut bien l'avouer, si l'on se rappelle que la publication des résultats du dernier recensement ne s'est pas faite avec la célérité voulue pour que ces renseignements puissent être de quelque utilité au pays, il n'y a guère lieu d'espérer que ce nouveau recensement puisse être fertile en bons résultats. Que le ministre nous donne l'assurance que ces renseignements seront recueillis et publiés dans un délai légitime, sous une forme qui en facilite l'accès, surtout aux industriels, et je le répète, cette mesure aurait sa raison d'être ; mais je l'espère, la publication des résultats de ce nouveau recensement ne sera pas caractérisée par la lenteur qui a marqué la publication des données statistiques rassemblées par le passé.

M. FISHER : Je dois faire observer à l'honorable député (M. Barr) que, relativement à certaines parties des renseignements que je viens de mentionner, il serait facile, après leur recueillement, de les condenser et de les publier dans le délai d'un mois. Lorsqu'il s'agit du recensement dans son ensemble, c'est toute autre chose. Je ne fais allusion ici qu'à la publication périodique de certains renseignements partiels.

Cette publication pourrait se faire rapidement, sous forme de bulletins. Un dénombrement complet des industries, par tout le pays, exigerait plus de temps, mais il serait possible d'obtenir, à fort bref délai, des renseignements recueillis à certains intervalles au cours de la période de recensement, pour être consignés dans des bulletins périodiques. Nous pourrions rassembler et condenser ces données, dans un délai de quelques mois à dater de leur transmission par les chefs des sociétés industrielles. Disons que, la semaine prochaine, j'adresse des bulletins aux chefs d'établissements industriels, pour tout le pays, leur demandant de remplir ces bulletins en y consignant les données statistiques à jour, et de nous les remettre le 1er d'avril. J'affirme, sans crainte, que ces renseignements seraient prêts et publiés, avant le 1er juin.

M. GANONG : Est-ce que les bulletins visés par la loi à l'étude seront similaires à ceux émis pour le recensement ordinaire ?

M. FISHER : Non pas ; ici, les bulletins seraient spécialement préparés dans ce but.

M. GANONG : S'il doit y avoir des bulletins spéciaux, il faudrait en connaître la nature ; car, à mon avis, il importe de ne pas soumettre les industriels aux caprices d'un ministre quelconque, si digne de confiance soit-il, quand il s'agit de renseignements qu'il peut les contraindre à donner.

M. FISHER : A cet égard, la loi du recensement oblige bien les fabricants à nous donner les renseignements voulus, mais jamais le nom de l'industriel qui fournit pareille information n'est divulgué ou livré à la publicité. Ce renseignement rentre dans la masse de la statistique condensée et communiquée au public ; mais quant à l'information fournie par tel industriel en particulier, elle est donnée à nos fonctionnaires sous le sceau du secret et n'est accessible à personne. Il serait impossible d'obtenir de données d'une nature générale, au bénéfice de tout le pays, à moins que les détails de ces renseignements ne fûssent communiquées à qulque fonctionnaire, qui les condense.

C'est là un principe fondamental de la loi du recensement, principe qui doit se retrouver à la base de tout système tendant au recueillement d'une statistique quelconque. Je dois ajouter qu'au cours de l'élaboration du dernier recensement, il ne

s'est rencontré que quelques individus, et cela dans quelques cas fort isolés, qui aient témoigné de la répugnance à donner ces renseignements. Advenant pareille éventualité, au lieu d'user de rigueur à l'endroit du récalcitrant et de recourir à l'arme de la loi, je députais un de mes fonctionnaires vers cet industriel pour lui expliquer la situation ; et presque invariablement le fabricant se rendait à l'évidence des faits, que les renseignements se rattachant à sa propre industrie ne seraient point indiscrétement livrés en pâture à la curiosité publique, mais qu'ils feraient simplement partie d'un relevé statistique des industries nationales en général. Quelquefois, force m'a été de recourir aux menaces de poursuites, pour obtenir les renseignements voulus ; mais pareille éventualité ne s'est présentée que deux ou trois fois, dans tout le pays.

M. GANONG : Ce n'est pas que je trouve matière à critiquer dans ces bulletins du recensement des industries ; mais, me semble-t-il, c'es là conférer au ministre un pouvoir extraordinaire. Que le ministre s'avise d'user de rigueur et il rencontrera force récalcitrants parmi nos fabricants.

M. MONK : En pareille matière, à mon avis, les bulletins doivent nécessairement varier. Aux Etats-Unis, les renseignements ne peuvent se divulguer qu'avec l'agrément des intéressés.

M. FISHER : Ils ne sont jamais divulgués.

M. MONK : Les bulletins doivent nécessairement varier.. On ne saurait assimiler ce recensement des industries à un dénombrement général. J'ai prêté une religieuse attention aux observations du ministre (M. Fisher) et, cela va sans dire, il m'a convaincu de l'urgence de créer un bureau permanent du recensement. Aux Etats-Unis, il est vrai, la création du bureau permanent du recensement ne date que de 1902 et il est encore dans sa phase d'épreuve. C'est là l'enseignement qui se dégage du rapport annuel publié par le commissaire du recensement aux Etats-Unis, le chef du bureau permanent du recensement, et c'est là une quesion qui a été débattue dans ce pays depuis 1879.

Ici, la création d'un bureau régulier, bien organisé et aussi économiquement administré que le donne à entendre le ministre, tendrait à diminuer les dépenses qu'entraîne l'élaboration du recensement décennal ; car la mesure présentée par le ministre se divise en deux parties, dont l'une se rattache au dénombrement décennal et l'autre, à la création d'un office permanent. Je n'ai aucune observation à présenter au sujet des articles de la proposition de loi relatifs au recensement décennal ; car ils sont à peu près similaires à ceux de la loi actuelle. Toutefois, la mesure à l'étude comporte la révocation de la loi de la statistique et de celle concernant la statistique de la criminalité. C'est là une nouvelle orientation, une véritable innovation entraînant création d'un organisme dont le coût des fonctionnement tendra à se gonfler d'année en année, si l'on veut qu'il aboutisse à de bons résultats. Bien que le ministre nous ait donné des éclaircissements de nature générale, il ne nous a pas expliqué avec assez de minutie les procédés qu'on utilisera dans le fonctionnement du bureau, et il n'a pas assez précisé le chiffre de la dépense qui s'effectuera. Si la dépense doit se cantonner dans ce crédit annuel de $20,000, pendant quatre ou cinq ans, on peut affirmer avec certitude qu'il serait affecté uniquement aux opérations du bureau central, et nullement aux opérations du dehors ; mais le ministre ne nous a donné aucune garantie à cet égard. A en juger d'après quelques-unes des observations qu'il vient de formuler, les opérations à l'extérieur se feraient sur une assez vaste échelle, et à mon avis, il serait impossible de limiter la dépense de ce nouveau service au chiffre qu'il a fixé. Puisqu'il s'agit de la création d'un nouveau bureau, le ministre, de concert avec ses collègues, ferait acte de sagesse en se demandant s'il ne convient pas de placer ce bureau, aussitôt qu'il sera créé, sous la direction du ministère du Commerce et de l'Industrie. Sans doute, s'il ne s'agissait ici que du recensement effectué pour chaque période décennale, la chose aurait moins d'importance et il n'y aurait pas lieu de se demander pourquoi ce service a été confié au ministère de l'Agriculture.

Je ne dis pas cela, parce que je manque de confiance en mon honorable ami (M. Fisher), mais parce que, à mon avis, la besogne du ministère de l'Agriculture doit nécessairement augmenter considérablement et que ce recueillement des données statistiques concernant l'industrie, l'agriculture et le commerce du pays, devrait être fait en toute raison par le ministère du Commerce. Je crois également que le département du Travail devrait relever du ministère du Commerce, parce que les questions qu'on y traite sont corollaires et pourraient être mieux résolues par le même ministère. C'est le système adopté par les Etats-Unis pour l'exécution de ce travail, et je vois d'après les rapports que le fait d'avoir réuni ces trois divisions d'ouvrage sous un même ministère a produit d'excellents résultats. Mon honorable ami a parlé d'une somme de $20,000. J'aimerais appeler son attention sur les détails du coût du bureau permanent du recensement aux Etats-Unis, depuis que ce département est établi, c'est-à-dire depuis deux ans. Il va sans dire que je suis prêt à admettre qu'il y a une grande différence dans le travail à faire, mais tout en tenant compte de cela, je dis que notre travail de recensement et l'ouvrage que nous occasionne le recueillement des statistiques, au Canada, nous coûtent, proportion gardée, beaucoup plus cher que le montant affecté par les Etats-Unis aux mêmes fins.

Le recensement des îles Philippines fait tout récemment, et le travail de la condensation et de la mise en tableaux et de ce dénombrement dans un pays dont la population est de 8,000,000 d'âmes—c'est-à-dire beaucoup plus considérable que la nôtre—a coûté aux Etats-Unis $214,117.58. Le coût du douzième dénombrement de la république voisine n'a été que $11,000,000 environ ; et lorsqu'on tient compte de la population de ce pays, du résultat de ce recensement, du grand nombre de volumes qui ont été publiés ; lorsqu'on examine quelle merveille de renseignements et de recherches il contient, on ne peut s'empêcher de conclure que le million et quart de dollars que nous dépensons pour notre dénombrement constitue, proportion gardée, un montant beaucoup plus considérable. Le coût du bureau du recensement des Etats-Unis, bureau semblable à celui que mon honorable ami se propose d'établir ici par le projet qu'il nous soumet maintenant, a été, en 1903, de $1,350,271.08, et, en 1904, de $1,102,693.64. Ceux de nos collègues qui se donneront la peine de lire le premier rapport que le directeur du bureau du recensement a adressé au secrétaire du Commerce et du Travail sur l'œuvre accompli par ce bureau durant l'année 1903-1904, se rendront compte qu'un projet bien défini, préparé et étudié avec soin, fut soumis au congrès avant que ce dernier, par une loi adoptée au mois de mars 1902, se décidât enfin à établir ce bureau.

Il est un autre point sur lequel je désire appeler l'attention de l'honorable ministre et celle du comité. Nous n'avons pas un montant bien considérable d'argent que nous pouvons dépenser à seule fin de recueillir des statistiques. J'entends par là que nous pouvons consacrer nos deniers à des œuvres beaucoup plus pressantes et beaucoup plus pratiques. Je ne nie pas un seul instant l'utilité d'un bureau permanent du recensement, si l'on peut limiter convenablement les dépenses de cette institution, et, à mon point de vue, il n'en saurait être ainsi, à moins qu'un projet plus détaillé et bien mûri ne soit d'abord soumis à la Chambre par le ministère compétent. Nous nous exposons au danger de faire un double recensement ; il faudrait, pour obvier à cela, qu'avant de demander au Parlement le pouvoir d'établir ce bureau, mon honorable ami connût l'entente à laquelle il pourrait en arriver avec les provinces relativement aux statistiques qu'elles recueillent maintenant. Je vois que par l'article 16 de son projet de loi, l'honorable ministre s'accorde le droit de conclure des arrangements avec les gouvernements des provinces ou des territoires quant aux statistiques qu'ils fournissent. C'est la ligne de conduite que suit le gouvernement américain à l'égard d'un grand nombre d'états. Le gouvernement central a conclu des arrangements qui lui permettent d'utiliser les données statistiques recueillies dans ces différents états et même—c'est le cas du Michigan—il contribue sa part équitable aux dépenses occasionnées par ce recueillement de chiffres statistiques. J'ai entendu dire ici que dans la province d'Ontario on recueillait les renseignements statistiques se rapportant à l'industrie. Nous n'avons pas dans la province de Québec l'organisation chargée de faire ce travail. Mon honorable ami de Beauharnois (M. Bergeron) me rappelle que nous avons la statistique agricole et que, d'après le code municipal, nous avons un système très complet nous permettant d'obtenir une somme très appréciable de renseignements qui sont absolument nécessaires à un bureau de recensement semblable à celui qu'on veut établir ; on obtient ces informations sans qu'il en coûte un sou à la province. Il va de soi que les renseignements recueillis de temps à autre seraient absolument inutiles si on ne les communiquait pas au public, comme la chose se pratique dans tout système semblable fonctionnant parfaitement. Mon honorable ami constatera que sous le rapport des statistiques municipales, agricoles et éducationnelles, il peut obtenir dans la province de Québec à peu près tous les renseignements dont il a besoin pour son bureau ; je crains qu'on ne recueille deux fois les mêmes statistiques, si nous nous hâtons d'accepter ce projet d'un bureau permanent, sans conclure auparavant des arrangements avec les autorités provinciales.

Quant aux statistiques municipales, je puis dire que suivant les dispositions de notre code provincial, le secrétaire-trésorier de chaque municipalité régie par ce code est obligé de fournir au lieutenant-gouverneur le nom de la municipalité, la valeur d'après estimation des immeubles qui ne doivent pas l'impôt, celle des propriétés déclarées imposables par l'article 710, le nombre de personnes qui acquittent l'impôt, le nombre d'arpents de terre mis en valeur, le taux de la répartition imposé à toutes fins, la valeur de la propriété de la corporation, les obligations émises par la municipalité, le montant de taxes perçus durant l'année, et celui de toutes les autres sommes perçues, le montant d'arrérages d'impôts, celui du capital dû au fonds d'emprunt municipal, le montant de l'intérêt dû pour les dits emprunts et celui des autres dettes, le montant des emprunts durant l'année, celui reçu du gouvernement suivant les dispositions de la loi seigneuriale ; il doit encore indiquer l'intérêt payé sur les obligations, les montants des appointements des fonctionnaires municipaux et toutes autres dépenses nécessitées par l'administration municipale, le montant de toutes les autres dépenses, le nombre des personnes résidant dans la municipalité et tous autres détails que le Gouvernement de la province peut demander. Voilà les détails que le secrétaire-trésorier de chaque municipalité est obligé de fournir aux autorités provinciales. Autrement dit, il doit fournir toutes

les statistiques municipales intéressantes, et toutes autres informations que les autorités municipales peuvent exiger de lui. Les conseils municipaux de ville, d'après les dispositions de la loi générale concernant les municipalités urbaines, sont obligés de fournir les mêmes renseignements par l'entremise de leurs secrétaires-trésoriers. Les secrétaires-trésoriers des conseils de comté doivent aussi donner des renseignements spéciaux.

Nous avons encore un système complet, quand il s'agit de la statistique se rapportant à l'instruction publique. La province seule peut maintenant obtenir ces renseignements. Je suis certain qu'il serait facile d'établir un système d'après lequel nous pourrions obtenir des statistiques agricoles à bien peu de frais. Quant aux informations concernant l'industrie, il vaudrait peut-être mieux attendre que nous ayons connu le résultat du premier recensement industriel que fait actuellement le bureau permanent du recensement des Etats-Unis. Nos voisins étudient à l'heure qu'il est l'opportunité d'adopter une loi générale appelée " License Law " qui s'appliquera à toutes les sociétés financières relevant du congrès et qui forcera celles-ci à fournir automatiquement pour parler ainsi, au gouvernement américain, toutes les statistiques et informations d'une nature générale, tout en laissant aux fonctionnaires du bureau général du recensement le droit d'obtenir des renseeignements pour des fins spéciales et déterminées.

Mon honorable ami a-t-il l'intention d'envoyer des fonctionnaires recueillir sur place des données satisfaisantes ? D'après ce que je puis voir, il n'a essayé de conclure des arrangements avec aucun de nos gouvernements provinciaux, afin d'empêcher qu'on fasse deux fois le même travail, ce qui serait une cause de confusion et de dépenses inutiles. Je serais porté à croire que les autorités provinciales qui sont plus à même de recueillir les renseignements dont mon honorable ami a parlé, feraient ce travail à bien moins de frais qu'il n'en coûterait pour le faire exécuter ici. L'honorable ministre ne semble pas avoir voulu suivre le système adopté aux Etats-Unis. Dans la république voisine, un très grand nombre d'états agissent de concert avec le bureau fédéral du recensement, dans le but de recueillir et de réunir des statistiques sur plusieurs sujets. Je crois que le projet esquissé par mon honorable ami aurait pour résultat la nomination de fonctionnaires chargés de faire un travail sur place, en dehors du bureau, et qu'il entraînera des dépenses considérables. D'après moi, avant de décider la création de ce bureau, nous devrions connaître quels arrangements on peut faire avec les provinces, de façon à nous permettre de travailler de concert avec ces dernières. Pour toutes ces raisons, je crois que mon honorable ami devrait attendre qu'il ait étudié davantage ce sujet, et qu'il se soit assuré du genre de coopération qu'il peut recevoir des provinces.

M. FISHER : Je suis heureux de constater que mon honorable ami approuve, à tout événement, mon idée d'établir un bureau de recensement pour le Dominion. Si je ne me trompe, le leader de l'opposition, a, l'an dernier, exprimé une opinion à peu près semblable quant à l'opportunité de créer à Ottawa un bureau permanent de recensement. Quiconque s'est intéressé aux travaux de statistiques appréciera l'avantage d'un bureau semblable. Je reconnais avec mon honorable ami l'opportunité de nous servir autant que possible des données statistiques provinciales et municipales. Nous ne songerons certainement pas un seul instant à recueillir nous-mêmes des renseignements qui peuvent nous être fournis par les autorités provinciales et municipales. Dans la province d'Ontario, le bureau de la statistique réunit et publie certaines informations, mais ce travail ne se fait pas également dans les autres provinces. D'après la loi générale concernant la statistique, j'ai le pouvoir—qui m'est conservé par une disposition de ce projet de loi—de faire des arrangements avec les autorités provinciales pour qu'elles me fournissent les renseignements qu'elles peuvent recueillir.

Mais s'il nous est possible d'obtenir certaines statistiques des autorités municipales ou provinciales, nous devons réunir ces informations et les séparer par groupes, pour l'avantage du pays tout entier. Or, ce travail ne peut se faire qu'au bureau central d'Ottawa.

M. MONK: Comment l'honorable ministre pourra-t-il recueillir les informations concernant l'industrie dans la province de Québec où il n'y a pas de bureau chargé de faire ce travail?

M. FISHER : La même difficulté se présente dans Ontario. Même dans cette province, on ne recueille aucune statistique industrielle, à l'heure qu'il est.

M. INGRAM : Mais oui.

M. FISHER : Dans les bornes bien restreintes.

M. INGRAM : Lorsqu'il s'agit de la main-d'œuvre dans les manufactures. J'ai entre les mains un certain nombre de lettres que le bureau de la province d'Ontario adresse aux gérants des fabriques, leur demandant de fournir certains renseignements. Voyez la page 104 du rapport du bureau de la statistique pour l'année 1903.

M. FISHER : Y a-t-il un tableau des rapports?

M. INGRAM : Oui.

M. FISHER : Je n'ai pas lu ce volume particulier, mais j'ai toujours compris que le bureau de la statistique de la province d'Ontario recueillait fort peu de renseignements concernant l'industrie. On peut trouver quelques statistiques sur le nombre d'ouvriers employés ; dans les provinces d'On

tario et de Québec—et dans les autres provinces, je suppose—, ce sont les inspecteurs des fabriques qui recueillent des informations sur l'état des fabriques au point de vue de l'hygiène. Je ne crois pas, cependant, qu'il existe des statistiques sur la production industrielle de la province, sur le capital consacré à des industries, etc.

M. INGRAM : Voici quelques lignes d'une des lettres en question :

Le bureau, en demandant votre coopération dans cette matière, vous donne l'assurance la plus formelle que tous les renseignements que vous pourrez fournir seront reçus sous le sceau du secret le plus sévère, et qu'il ne s'en servira que sous forme de tableaux et de telle façon qu'on ne découvrira pas l'identité de la personne qui aura fourni ces informations.

M. FISHER : L'honorable député veut-il me fournir la liste des questions posées?

M. INGRAM : Oui ; ces questions sont au nombre de vingt et un.

M. FISHER : En supposant même que ce travail se fasse dans la province d'Ontario, il n'en est pas ainsi dans la province de Québec, comme l'a fait remarquer l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk).

J'ai dessein de demander ces renseignements à tous les manufacturiers du Dominion. J'ai déjà déclaré au comité que je n'avais pas l'intention d'envoyer, entre chaque dénombrement décennal, des recenseurs chargés de recueillir ces informations concernant l'industrie par tout le pays. Ce travail se fera par correspondance, en envoyant des bulletins individuels que devront remplir les chefs des différents établissements industriels. Je veux qu'il soit bien compris que, si l'on adoptait le système que mon honorable ami semble juger nécessaire, c'est-à-dire si l'on envoyait par tout le pays des équipes de recenseurs pour recueillir ce genre de statistiques, le montant que j'ai mentionné ne suffirait pas à payer cette dépense. L'estimation que j'ai faite est basée sur le plan dont j'ai donné les grandes lignes. D'abord, nous nous servirons des informations qui sont aujourd'hui recueillies par les autorités municipales, provinciales et autres; en second lieu, nous recueillerons les statistiques se rapportant aux industries, en envoyant aux intéressés des formulaires, et en leur demandant d'adresser leurs rapports au bureau. Je ne me propose pas d'adopter la méthode trop dispendieuse dont a parlé mon honorable ami de Jacques-Cartier. Il s'agit d'un projet qu'ont adopté les Etats-Unis, ainsi que l'a dit l'honorable député. Nos voisins dépensent beaucoup plus que nous sous ce rapport. Ainsi, par exemple, leur dénombrement leur coûte environ $11,000,000, tandis que le coût du nôtre s'élève à environ $1,000,000. Mon honorable ami dit que les Etats-Unis doivent faire le dénombrement d'une population beaucoup plus considérable que la nôtre. D'accord, mais la superficie couverte par ce recensement n'est pas plus étendue aux Etats-Unis qu'au Canada. Evidemment, chacun comprendra que la dépense, vu le chiffre de la population, soit plus forte aux Etats-Unis qu'au Canada. Je me fie uniquement à ma mémoire, et par conséquent je puis me tromper en disant que nos rapports du recensement contiennent un nombre considérable de renseignements se rapportant à nos produits miniers, statistiques qui n'apparaissent pas au recensement des Etats-Unis mais que ces derniers, par leur bureau permanent de recensement, se proposent de recueillir.

M. MONK : Je ne puis voir comment mon honorable ami (M. Fisher) pourra profiter des statistiques recueillies par les gouvernements de différentes provinces, sans envoyer des recenseurs faire le travail sur place, ou sans conclure des arrangements avec ces différents gouvernements et payer, au moins, un léger montant pour pouvoir utiliser les statistiques recueillies par ces provinces. Il l'a dit lui-même, les statistiques des provinces ne sont pas réunies et dressées comme il le voudrait, et il devra, par conséquent, payer s'il désire leur donner la forme qu'il leur faut d'après lui. Il doit s'entendre avec les gouvernements des provinces, à certaines conditions que le Parlement devrait régler jusqu'à un certain point ; dans le cas contraire, il devra demander de l'aide ailleurs.

Une fois entré dans cette voie il constatera combien considérables sont les dépenses. Mais il y a plus : je crains, et c'est là ce qu'a laissé entendre un honorable membre de la gauche, je crains que le jour où nous aurons commencé ce travail, les provinces ne cessent de recueillir ces statistiques, comme elles le font aujourd'hui ; elles voudront réaliser une économie, et elles invoqueront comme raison que le gouvernement fédéral fait lui-même ce travail. Voilà une des raisons qui m'engagent à demander instamment qu'on fasse, avant tout, des arrangements avec les provinces. Je ne désire pas prolonger la discussion. S'il ne s'agissait que d'une dépense de $20,000, cette question ne me semblerait pas si importante. Je rappelle de nouveau à l'attention du comité que trois départements dont la besogne tend au même but, se trouvent actuellement séparés. Ainsi nous avons le département du Travail qui se trouve sous la direction du directeur général des Postes. Pour quelle raison ? Je ne puis en imaginer une, si ce n'est celle d'opportunité à l'époque de la création de ce département, opportunité politique, probablement. Le département du recensement dépend du ministre de l'Agriculture, bien qu'il n'y ait aucune relation naturelle entre ces deux différentes divisions de l'administration. Et nous avons de plus le ministère du Commerce. Je suis convaincu que si ces trois départements étaient réunis en un seul, celui-ci ferait un travail beaucoup plus efficace, et que le pays réaliserait une économie sensible.

M. INGRAM : La population actuelle du Canada est de 6,000,000 d'habitants. Depuis 1896, le Gouvernement a augmenté énormément les dépenses publiques. En 1896, sous l'ancien régime, nous avions un bureau de la statistique. Lorsque arrivait l'époque du dénombrement, ce département faisait exécuter le travail nécessaire pour environ $500,000. C'est ce qui est arrivé en 1881 et en 1891. Le dernier recensement ordonné par le Gouvernement actuel, nous a coûté deux fois ce montant. Aujourd'hui que ce travail est à peu près terminé, l'honorable ministre de l'Agriculture nous propose d'établir un bureau de recensement. Jusqu'en 1902, la république des Etats-Unis s'est contenté, et à bon droit, d'un bureau de la statistique. Elle n'a pas cru nécessaire, tant qu'elle n'a pas compté une population d'environ 80,000,000 d'âmes, d'avoir un bureau de recensement. Et il nous faudrait un bureau semblable au Canada qui ne compte qu'une population de 6,000,000 d'habitants ! Nous avons eu un département de la statistique des années durant, et un département du Travail qui a par tout le pays des agents qui lui fournissent des statistiques.

Mais comment l'honorable ministre va-t-il se procurer les renseignements qu'il lui faut ? Il dit que la raison pour laquelle il demande un montant si minime est due a l'excellence du système qu'il a l'intention d'adopter ; il se propose surtout d'adresser des bulletins individuels à différentes personnes dans le but d'obtenir les renseignements désirés.

Dans la province d'Ontario où le Gouvernement fait recueillir des statistiques agricoles, industrielles et minières, les autorités ont constaté que le système des bulletins individuels ne fonctionnait pas avantageusement ; cette méthode n'a pas réussi, loin de là, et elle n'aura pas plus de succès dans le cas de l'honorable ministre. En effet, l'insuccès sera encore plus grand, car mon honorable ami a l'intention de faire exécuter un travail entièrement nouveau, sur un terrain qui n'est pas encore bien connu, tandis que le système d'Ontario est en vigueur depuis plusieurs années. Mais que trouvons-nous dans ces formulaires ? Voici les questions que contiennent ces formulaires : nom de la société, domicile postal, nature de l'industrie, capital consacré à cette exploitation, installation, nombre de jours d'exploitation durant l'année, aperçu général de la valeur de la production au cours de l'année, cette production a-t-elle augmenté ou diminué durant l'année ? dans l'affirmative, de combien pour cent ? On demande encore aux industriels d'indiquer la valeur des matières employées en vue de cette production annuelle, y compris le combustible, le gaz, etc.; le montant total des impôts payés durant l'année, celui des assurances ; le montant, s'il y en a, consacré aux réparations permanentes ou à l'amélioration des machines au cours de l'année; le nombre de personnes, hommes et femmes, gagnant des salaires, employées durant l'année ; celui des gages payés ; le montant des salaires payés chaque semaine aux ouvriers, hommes et femmes ; le nombre de commis et d'employés de bureau, hommes et femmes, qui retirent des appointements, et le montant de ces derniers durant l'année. On demande encore si les gages ont augmenté ou diminué durant l'année et, dans un cas comme dans l'autre, on veut savoir combien pour cent représente cette augmentation ou cette diminution. Enfin, on veut savoir quelle catégorie d'employés cette augmentation ou cette diminution a atteinte et dans quelle proportion dans les deux cas. Je doute fort que l'honorable ministre puisse, grâce à sa méthode, soumettre un meilleur formulaire que celui contenant les vingt et une questions que je viens de lire. Parlant du système adopté pour recueillir ces statistiques, les fonctionnaires du gouvernement d'Ontario disent :

> En dépit de la promesse formelle faite par le département de garder le secret sur l'identité de la personne qui fournira des renseignements, nous n'avons reçu que 307 réponses aux 3,000 formulaires que nous avons envoyés ; cela démontre ce qu'on avait prédit d'avance—que le système de recueillir des renseignements par le courrier est complètement inefficace.

Voici une province qui, depuis plusieurs années, recueille des statistiques ; elle a fait voir au peuple la nécessité de répondre à ces bulletins individuels ; cependant, ses fonctionnaires avouent que cette méthode a été un fiasco complet. A une séance précédente, j'ai fait remarquer que le système prôné par l'honorable ministre ne pourrait fonctionner à cause du faible montant qu'il demandait pour le mettre en opération. Il ne demande que $35,000, mais les dépenses seront considérablement augmentées à cause de la création de cette division du bureau du recensement. A ce bureau, il faudra un chef, un sous-chef, probablement, et plusieurs commis ; tout cela représente une dépense élevée. Au lieu d'en arriver là, pourquoi ne pas adopter le système que nous avons sous la main? Nous avons un département de la statistique ; augmentons le nombre des commis qui travaillent dans ce bureau, et nous pourrons obtenir, de cette façon, les renseignements que nous voulons recueillir par cette nouvelle méthode. Cela coûtera moins cher et le résultat sera aussi complet que celui que l'honorable ministre espère obtenir, grâce à ce projet de loi. Le peuple se plaint du trop grand nombre de lois que nous adoptons. Il prétend que le nombre des membres de la Chambre est trop élevé, qu'il y a trop de ministres dans le Gouvernement, et que la machine administrative est trop compliquée. Il dit encore qu'on lui fait payer trop d'impôts. A cette session-ci, on nous demandera d'établir un, ou peut-être deux gouvernements provinciaux dans les territoires du Nord-Ouest ; nul doute que cela est très raisonnable, mais les ministres vont certainement augmenter

les dépenses administratives. Au lieu de presser l'adoption de son projet de loi, que mon honorable ami suive le conseil de l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) c'est-à-dire qu'il attende ; il aura l'occasion de voir ce que le nouveau bureau du recensement des Etats-Unis va accomplir. L'époque du dénombrement décennal n'est pas très éloigné, et j'espère, lorsque l'heure sera arrivée, nous pourrons faire un recensement plus parfait que celui qu'on a fait en 1901. Dans ce dernier cas, on a recueilli nombre de statistiques réellement inutiles, parce que les différents départements avaient déjà les renseignements recueillis, et qu'ils auraient pu fournir ces derniers ; de cette façon, on n'aurait pas envoyé tant de formulaires pour recueillir les mêmes statistiques. Nous avons, par exemple, un département qui doit s'occuper de tout ce qui concerne les Indiens, un ministère de l'Intérieur qui connaît parfaitement le nombre des Indiens que nous avons dans les réserves, enfin, tout ce qui se rapporte à ces derniers. Que gagnerions-nous en employant des recenseurs et en les envoyant dans ces réserves pour recueillir des renseignements que nous avons déjà? Ce n'est là qu'un exemple de la façon prodigue dont on gaspille les deniers publics, et c'est une des raisons qui ont porté à $1,250,000 le coût du dernier recensement.

M. FISHER : Les questions posées dans la province d'Ontario, lorsqu'il s'agit de recueillir les statistiques industrielles, sont plus nombreuses que celles que j'ai l'intention de faire. Il y a cette différence essentielle dans le fonctionnement de ce système : le gouvernement provincial n'a pas le droit de forcer les gens à répondre aux questions qui leur sont posées, et c'est pour cela que ces derniers ne se se donnent pas la peine de remplir les formulaires qui leur sont adressés ; mais d'après la loi générale concernant les statistiques, je puis exiger qu'on réponde à ces questions. Le projet de loi que je propose contient une disposition semblable. A l'heure qu'il est, je puis invoquer ce privilège, mais seulement lorsqu'il s'agit du dénombrement décennal ; je veux que ce pouvoir me soit accordé quand il s'agira de recueillir ces statistiques. A mon point de vue, les rapports concernant les industries d'Ontario ne sont pas complets, parce que les autorités provinciales n'ont pas ce pouvoir, et ne peuvent, par conséquent, recueillir ces renseignements. En vérité, le projet de loi soumis actuellement à la Chambre n'est qu'une fusion des lois concernant les statistiques et le recensement.

M. BLAIN : Me sera-t-il permis de signaler à l'attention de l'honorable ministre le fait que, dans la province d'Ontario, aucune industrie ne peut commencer son exploitation avant que l'inspecteur des manufactures ait visité l'établissement destiné à cette industrie, et qu'il ait signé un certificat établissant que toutes les conditions exigées par la loi ont été remplies. Cela n'empêche pas l'honorable ministre d'affirmer que la raison pour laquelle il demande ce montant considérable, c'est qu'il veut obtenir des statistiques sur les industries de la proivnce d'Ontario et du reste du pays. A mon avis, il n'a pas fourni au comité les explications nécessaires ; il ne s'est pas suffisamment renseigné lui-même avant de présenter ce projet de loi et de nous demander de faire ces dépenses considérables. Au nom de la province d'Ontario, je m'oppose énergiquement à cette dépense. Si le gouvernement d'Ontario doit consacrer un montant assez élevé pour recueillir ces statistiques industrielles et agricoles, s'il doit payer des deniers de cette province le coût de ce travail, pourquoi les autres provinces ne feraient-elles pas la même chose ? Le contribuable d'Ontario va-t-il payer les frais du gouvernement de sa province et les payer une deuxième fois au gouvernement fédéral ? Le contribuable du Manitoba va-t-il payer les frais du gouvernement de sa province et les payer une deuxième fois au gouvernement fédéral ? Ainsi que l'a fait remarquer mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram), notre population ne veut pas de cette dépense. Actuellement nous payons des sommes considérables pour que nos gouvernements provinciaux recueillent ces statistiques, et voici qu'on nous demande de faire le même travail aux frais du pays tout entier. Je suis convaincu que l'honorable ministre de l'Agriculture, lorsqu'il aura étudié davantage cette question, abandonnera son projet ou qu'il se présentera devant nous avec des renseignements plus détaillés sur le travail qui se fait dans les différentes provinces, lorsqu'il s'agit de recueillir des statistiques.

(M. le président fait rapport de la résolution ; elle est votée successivement en première et deuxième lectures et adoptée.)

RECENSEMENTS ET STATISTIQUES.

M. FISHER : Je propose que la Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 5) concernant le recensement et les statistiques.

M. BERGERON : Ajournement !

M. FISHER : Si mon honorable ami s'oppose à cette motion, je ne veux pas insister, mais je serais heureux de continuer l'étude de cette question.

M. FOSTER : Il s'agit d'un cas d'exhaustion, c'est tout.

M. FISHER : Si mes honorables amis soulèvent des objections, la Chambre devra se former en comité des subsides. Est-ce que nos honorables collègues préfèrent reprendre la suite de l'examen du budget ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il vaudrait aussi bien continuer la discussion de cette question.

M. FOSTER : Nous sommes prêts à tout.

M. BORDEN : Vu que certains membres de la gauche aimeraient à étudier un peu les propositions faites par l'honorable ministre de l'Agriculture, il vaudrait mieux, je crois, ajourner la discussion à demain.

M. FISHER : Je n'insiste pas.

(La motion est retirée.)

SUBSIDES.—OBSTRUCTION DE LA THAMES PAR LES GLACES.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. H. S. CLEMENTS (Kent-ouest) : Monsieur l'Orateur, je veux appeler l'attention du Gouvernement sur une question très importante, intéressant le district où je réside. Entre la ville de Chatham et le lac Saint-Clair, sur les bords de la rivière Thames, sur une distance de sept à huit milles de chaque côté de cette rivière, se trouve une population qui a des griefs sérieux par suite de l'arrêt et de l'amoncellement des glaces dans la rivière Thames, et des dommages considérables causés à la propriété dans ce district. Je puis dire que ce barrage des glaces a, l'an dernier, causé aux propriétaires riverains des dommages s'élevant à $175,000 et même à $200,000.

La cause de cet amoncellement, c'est que la glace se brise en amont de la rivière entre London et Chatham, avant de se briser entre Chatham et le lac Saint-Clair ; cela est dû à ce que les bords de la rivière sont plus élevés entre Chatham et London qu'entre Chatham et le lac Saint-Clair. Le niveau de l'eau s'élève donc plus rapidement en amont qu'en aval de la rivière. La glace se brise à l'amont plusieurs jours avant de se briser à l'aval. A ce dernier endroit, elle reste ferme et solide et, lorsque les glaces de la partie supérieure de la rivière descendent, elles s'amoncellent à cet endroit, et alors la glace et l'eau descendues du district de London, submergent des bords de la rivière et inondant les immeubles des propriétaires riverains. Je puis dire, afin de fournir plus de renseignements au Gouvernement, que le barrage ainsi causé, l'an dernier, a eu pour résultat d'inonder les fermes superbes qu'on trouve de chaque côté de la rivière ; l'eau ainsi répandue atteignait une profondeur de huit à neuf pieds. Je puis ajouter que la voie du Grand-Tronc a été emportée par les eaux et que les dommages causés à cette compagnie s'élèvent à $40,000 ou $50,000, sans compter la perte de trafic durant plusieurs jours. Je ne me fais pas ici l'avocat du Grand-Tronc, car je crois que cette compagnie peut voir elle-même à ses propres intérêts ; je parle surtout au nom des cultivateurs de ce district, qui, dans nombre de cas, ont perdu tout ce qu'ils possédaient. Des cultivateurs qui avaient de bonnes terres ont été, l'an dernier, obligés de travailler au mois ou à la journée pour gagner leur vie. Le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Hyman), qui demeure dans ce district, est probablement autant que moi au courant de ce qui est arrivé.

Bien que ne vivant pas dans le voisinage des lieux où se produisent ces refoulements, l'honorable ministre sait peut-être quelles en sont les suites et quelles inondations il occasionnent. J'espère bien que la Gouvernement jugera à propos de remédier à la chose. Il y a un moyen, je crois. Ce que nous voulons tout de suite, ce que je demande depuis longtemps, ce que nombre de citoyens éminents de ma division demandent, c'est qu'on nous donne un brise-glace, qui, remontant la rivière, depuis le lac Saint-Clair jusqu'à Chatham, la nettoye deux ou trois jours avant que la nature ait fait le même travail dans la région de London. Il se trouvera des gens là-bas pour avertir le ministre quand ce sera le moment d'y envoyer ce brise-glace. Il en existe à Détroit et à Port-Huron, que l'on peut faire venir, et j'aime à croire que l'administration ne refusera pas de nous venir en aide Si j'appelle maintenant l'attention du Gouvernement sur cet état de choses, c'est que dans les six ou sept semaines qui vont suivre, la débacle peut se produire, avec les résultats que nous avons eu à déplorer le printemps dernier.

L'honorable M. CHARLES HYMAN ministre intérimaine des Travaux publics) : Monsieur l'Orateur, ce n'est pas la première fois que l'attention du ministère a été appelée sur le sujet dont parle l'honorable député (M. Clements). L'ex-représentant du comté de Kent y avait lui aussi appelé l'attention du Gouvernement. Les difficultés auxquelles l'honorable député fait allusion me sont connues. Cette même rivière coule dans la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici ; mais là les conditions ne sont pas exactement les mêmes, car c'est beaucoup plus haut. L'embarras, c'est qu'il serait presque impossible de faire venir à temps de Détroit ce bateau, qui aurait à franchir la rivière Détroit et le lac Saint-Clair, avant de pouvoir exécuter sur la Thames le travail demandé. Si l'honorable député croit qu'il y aurait quelque avantage à gagner, je me ferai un plaisir, comme ministre intérimaire des Travaux publics, de communiquer avec quelqu'un des propriétaires de bateaux de Détroit, et de voir s'il est possible d'envoyer de là un de ces bateaux à temps pour faire le travail dont parle l'honorable député. Nous avons un ingénieur dans le voisinage et je me charge de l'envoyer faire une visite des lieux. Il nous dira ensuite si le ministère est en mesure de répondre favorablement aux vœux de l'honorable député.

M. CLEMENTS : Pour ce qui est de faire venir un brise-glace de Détroit ou de Port-Huron, je déclare à l'honorable ministre que cela ne souffre aucune difficulté.

La glace, règle générale, n'a pas plus d'un pied ou deux d'épaisseur, et ces bateaux peuvent briser une épaisseur de trois pieds. Il n'est donc pas besoin de tenir un bateau à l'entrée de la rivière exprès pour cela. Il serait sans doute mieux de l'avoir là, pour s'en servir au besoin. Nous comprenons bien que le bateau n'a d'utilité qu'au moment précis où la glace commence à se rompre, et ce sera peut-être dans trois semaines ou six semaines d'ici.

M. HYMAN : Je me ferai remettre le rapport de l'ingénieur, et je verrai ce qu'il est possible de faire à cet égard.

M. BERGERON : Avant que vous quittiez le fauteuil, Monsieur l'Orateur, je voudrais demander au ministre des Travaux publics ce qu'on a décidé de faire par rapport à l'ordre de la Chambre du 23 janvier demandant un

Etat indiquant le montant d'argent dépensé par le Gouvernement ou quelqu'un de ses départements dans la paroisse de Château-Richer, comté de Montmorency, pour construire des quais, jetées, docks, brise-lames, etc., ou pour enlever des cailloux ou roches de la grève, en face de ladite paroisse, ou pour tous autres travaux publics, entre le 1er septembre 1904 et le 15 novembre de la même année.

Nous aimerions voir cet état déposé le plus tôt posssible.

(La motion est adoptée, puis la Chambre se forme en comité des subsides.)

M. le président prend le bureau.

Budget des Travaux publics—bâtiment civil à Antigonish, $15,000.

M. GANONG : Nous avions une discussion là-dessus l'autre jour. Personne, je suppose, ne verra d'objection à ce qu'Antigonish ait un édifice convenable. Pour ma part, si je m'oppose à ce crédit, ce n'est que pour le principe. Comme le disait le représentant de ce comté, il convient que la ville ait sa juste part des derniers publics ; mais, ajouterai-je, pas plus que sa juste part. Il ne serait pas raisonnable de lui donner deux fois, trois fois plus qu'à toute autre ville de même importance. L'honorable député qui représente cette division voudrait-il bien nous dire quand cette ville a été civilement constituée ?

M. McISAAC : Il y a à peu près douze ou quinze ans ; je n'ai pas la date exacte.

M. GANONG : Une ère de prospérité s'ouvre pour le Canada. En 1881 le comté d'Antigonish avait une population de 18,060 âmes ; en 1891, il n'en avait plus que 16,114, soit 1,946 de moins ; en 1901, sous l'administration de nos amis d'en face, la population du comté avait encore diminué et il ne lui restait plus que 13,617 habitants, 2,497 de moins qu'en 1891. C'est donc 13,617 âmes que la division comprend à l'heure actuelle, d'après le dernier recensement. Voici comment se répartit cette population:

—campagnes, 12,091 ; villes, 1,526, comprenant, je suppose, cette ville d'Antigonish civilement instituée il y a déjà quinze ans. Voyons donc quelle marche la ville elle-même a suivie. En 1891, sa population était de 2,758 âmes, en 1901, 1,838. Elle avait donc perdu en dix ans 920 âmes ; et cependant on propose d'y ériger un édifice public. Rien ne peut justifier la dépense de $25,000 que l'on tente de faire pour la construction d'un tel bâtiment dans une ville de 1,838 âmes, qui en dix années se dégarnit de 920 habitants, où les industries font à peu près défaut, et ne paraissent pas devoir jamais s'implanter. A tout prendre, ce n'est qu'un port secondaire, où il se fait peu d'affaires et qui offre peu de chances d'avenir, autant qu'on en peut juger. Il fallait un prétexte, et le prétexte a été qu'il faut bien loger l'ingénieur et son aide. Ces fonctionnaires ont dû cependant loger quelque part jusqu'ici. Si un bâtiment de dix ou douze mille dollars suffit à la population de cette ville, je ne vois pas que le Gouvernement ait bien raison d'y ajouter encore $15,000, à seule fin de loger l'ingénieur et son aide. C'est d'abord une grosse charge de plus, sans compter qu'il faudra un gardien, et que pour chauffer et éclairer ce bâtiment, on devra probablement payer deux fois plus que pour la maison dont la ville pourrait se contenter.

M. McISAAC : A l'égard des chiffres qu'il donne, l'honorable député se trompe du tout au tout.

M. GANONG : Si l'honorable député me le permet, je lui passerai les rapports du recensement, où j'ai puisé ces chiffres.

M. McISAAC : L'honorable député m'a demandé depuis quand Antigonish avait été légalement constituée en ville; j'ai dit douze ou quinze ans, mais sans bien me rappeler la date exacte. Je sais qu'elle l'a été après le recensement de 1891, et que les chiffres de ce recensement, pour ce qui regarde Antigonish, comprennent la population de l'arrondissement électoral qui est en dehors de la ville telle que maintenant constituée. Le seul recensement que l'on ait fait de la ville depuis sa constitution est celui de 1901, qui lui donne une population de 1,838 habitants. N'oublions pas, cependant, que ce dernier chiffre est encore erroné. Antigonish n'a qu'une superficie bien restreinte—un mille de long peut-être sur un demi-mille de large —mais il y faut comprendre l'arrondissement dont je viens de parler et qui profitera également de l'édifice en question.

Si l'on veut bien consulter les chiffres du recensement, on verra que la ville même a 1,838 habitants et le Grand-nord, qui en est une subdivision électorale, 403. Il y a aussi Antigonish-sud, avec 590 âmes, ce qui fait en tout une population de 2,831 habitants, qui utiliseront ce bâtiment.

M. COCHRANE : N'y a-t-il pas de bureau de poste dans cette banlieue ?

M. McISAAC : Non, et il n'y en aura pas d'autre dans un rayon de trois ou quatre milles. C'est la seule ville, et les gens du dehors viennent d'habitude à ce bâtiment. Si l'on songe que le même édifice sert à une population d'environ 2,800 âmes, on voit que la situation est bien différente de ce qu'en dit l'honorable député de Charlotte (M. Ganong). Comme je le disais l'autre jour, l'importance de la ville d'Antigonish est depuis longtemps reconnue. Déjà en 1882 l'ancienne administration y achetait pour le convertir en édifice public, un bâtiment qui avait servi de collège. C'était au moment de l'achat un bâtiment en bois, vieux de trente ans, et, plutôt que d'élever un nouvel édifice, le gouvernement réparait cette vieille bicoque. Pour la tenir en état il a fallu tous les ans charger le budget de quelque nouvelle dépense ; et, avec tout cela on n'arrivait pas à grand'chose. La situation allait de mal en pis, jusqu'à ce que, il y a deux ans, un crédit de $1,500 était inséré au budget, encore pour des réparations. La chambre de commerce de la ville décida de protester contre toute nouvelle dépense de ce genre. Il y avait assez longtemps que durait ce vieux bâtiment de bois, et c'était, disait-on, de l'argent gaspillé que de vouloir encore y faire des réparations ; on demandait à l'administration de l'envoyer visiter. Le ministère des Travaux publics dépêcha quelqu'un sur les lieux. Le rapport fait à la suite de cet examen conclut que le bâtiment est absolument impropre à servir davantage et que c'est de l'argent perdu que de continuer à le réparer. C'est pour cela que l'on a vu l'année dernière au budget un crédit destiné à la construction d'un nouvel édifice, et le crédit de cette année est pour l'achèvement de ce même édifice.

M. GANONG : Je m'attendais un peu à ce que vient de dire notre ami, et, pour vous montrer que la ville rétrograde, je vais citer des chiffres. La population de la ville même, qui en 1891 était de 2,958 habitants, n'en avait plus en 1901 que 1,858, soit 920 de moins. La banlieue, qui, je suppose, donne quelques productions au marché, a dans le même temps augmenté de 482 à 500. Ville et village ensemble sont descendus de 3,340 en 1891 à 2,428 en 1901 ; diminution de 912, et cette diminution s'est produite presque toute dans la ville. Ce qui fait pour les dix dernières années une perte absolue de près de 1,000 habitants sur une population de moins de 3,000 âmes ; malgré cela, on nous demande d'élever, en guise de monument à l'honorable député qui représente cette division, un bâtiment de $25,000.

M. McISAAC : L'honorable député ne représente pas fidèlement les faits. Il devrait ajouter à la population les 403 habitants de Grant-nord et les 590 d'Antigonish-sud, ce qui porte la population totale à 2,831 habitants. De la sorte, et pour ce qui concerne la ville d'Antigonish, la population ne se trouve pas avoir diminué. L'honorable député n'est pas bien au fait des choses de la localité et il néglige de faire connaître les chiffres qui ont trait à la campagne environnante.

M. BLAIN : Je vois que l'on a voté il y a deux ans $1,500 pour de nouvelles boîtes à lettres au bureau de poste. Cet argent n'aurait pas été dépensé, si j'en crois ce que dit l'honorable représentant de ce comté.

M. McISAAC : Non, et c'est précisément cela que j'étais à dire.

M. BLAIN : L'honorable député a dit aussi qu'un rapport avait été fait au ministère touchant l'état du bâtiment en question. L'honorable ministre aura peut-être l'obligeance de nous dire un peu ce qui en est avant l'adoption de ce crédit.

M. HYMAN : L'architecte en chef dit dans son rapport :

La maison que nous avons à Antigonish est un bâtiment en bois, de 50 pieds sur 32, à deux étages, et est en bien mauvais état. Les grosses poutres et les racinaux sont tellement pourris qu'ils tombent par morceaux au simple toucher ; les planches ne peuvent plus donner prise aux clous. Le centre de la maison a tassé de quatre pouces, et le mortier est à tel point fendu qu'il n'est plus possible de le réparer. Il y a cinquante ans, me dit-on, que ce bâtiment a été construit.

M. BLAIN: Sur la propositon de qui avait-on donné ces boîtes à faire à une maison de Montréal?

M. McISAAC : Ce crédit de $1,500 n'a pas été dépensé, et j'en ai donné la raison.

M. GANONG : Sur la proposition de qui le ministère entreprend-il de dépenser $25,000 pour l'érection d'un édifice public à cet endroit, lorsque, par le fait, la population comme la recette diminuent?

M. HYMAN : Il y a d'abord l'honorable représentant, qui, ainsi qu'il en avait le droit, je présume, a fait au ministère de bien fortes représentations. Je dirai de plus qu'à la date du 8 avril 1904, le secrétaire du conseil de la chambre de commerce d'Antigonish m'avait fait remettre l'extrait suivant des délibérations de ce même conseil :

La chambre de commerce d'Antigonish apprend que le Gouvernement du Canada avait affecté, à la dernière session de la législature, une somme de $1,500 à des améliorations et réparations à faire à l'édifice public d'Antigonish, où se trouvent le bureau de poste, la douane et le bureau de l'ingénieur. Cet édifice est en bois, il a cinquante ans d'existence et est dans un état de délabrement fort avancé. Aussi, le conseil de cette chambre est d'avis que toute dépense considérable faite pour le réparer serait de l'argent perdu, et en conséquence il demande avec instance qu'avant d'y faire aucune dépense, l'administration charge quelqu'un de venir voir le bâtiment et de rendre compte de l'état où il l'aura trouvé. Un tel examen vous démontrera, croyons-nous, que l'intérêt bien entendu du comté et du pays sera mieux servi par la construction à Antigonish d'un nouveau bâtiment public, absolument nécessaire à ses habitants.

Quant au rapport fait par l'ingénieur du département à la suite de l'examen demandé par cette communication, je vous l'ai déjà lu.

M. GANONG : C'est donc sur la seule proposition du représentant de ce comté que le ministère va dépenser $25,000?

M. HYMAN : L'honorable député me fait une question, à laquelle je réponds, et, malgré cela, il insinue que ces travaux ne sont demandés que par le député du comté. Mais je viens de lire ce que nous écrivait la chambre de commerce d'Antigonish, demandant de faire cette dépense.

M. GANONG : La délibération de la chambre de commerce ne fait pas mention d'une pareille somme. On n'y dit pas qu'un bâtiment de $5,000 serait insuffisant. J'avais parfaitement raison de m'exprimer comme je l'ai fait.

M. HYMAN : La chambre de commerce, en effet, ne dit rien quant au prix. La sorte de bâtiment qu'il convient d'élever et le chiffre de la dépense à faire seront, la chose va de soi, déterminés dans une très large mesure par l'administration même.

M. WILLIAM WRIGHT : J'aurais une proposition à faire : il y a dans le pays nombre de villes importantes et plus largement peuplés que celle-ci, qui ne participent en aucune façon aux dépenses faites pour des bâtiments publics ; ne serait-il pas sage, de la part du Gouvernement, d'exiger des municipalités qu'elles contribuent, disons pour une moitié, à la construction des bâtiments publics qu'elles veulent avoir ? Si cela continue, toutes les petites villes qui jouissent d'une certaine influence politique auront leur maison, et nombre d'autres plus considérables pourront se dispenser de prendre part à de telles dépenses.

M. FOSTER : Il n'y a pas de doute que l'ancien bâtiment était un peu vieux. Cinquante-sept ans, c'est un âge respectable pour un bâtiment en bois. Il y a avait quelque chose à faire ; personne ne conteste cela. Mais on se demande s'il est bien sage de placer $25,000 de l'argent du contribuable sur un bâtiment où douanes et postes rapportent si peu de chose. S'il y a là des ingénieurs à qui il faut nécessairement fournir un logis, il doit être possible de le faire sans mettre le pays à la rançon. Dans n'importe quelle ville on peut louer un bon appartement à un prix très raisonnable. Si nous étions de l'autre côté de la Chambre, comme il y a douze ou quinze ans, ce seraient là les questions qu'on nous ferait. Le ministre des Travaux publics serait prié de dire si le directeur général des Postes n'a pas devant lui un rapport concluant à l'absolue nécessité d'un bâtiment pour un bureau de poste à Antigonish et déterminant la sorte de bâtiment qu'il y faut. On lui demanderait encore si le ministre des Douanes prétend que son percepteur a besoin de plus d'espace. Et si les rapports demandés n'étaient pas fournis à la Chambre, il y aurait à notre adresse, de la part des adversaires, un joli feu de file, et on ne se gênerait pas de dire que la construction de ce bâtiment a simplement pour but de permettre au représentant du comté de montrer que de l'argent y a été dépensé.

Si ce bâtiment est vraiment nécessaire, le ministre ne croit-il pas que, dans un lieu comme celui-là, il pourrait, avec douze ou dix milles dollars tout au plus, fournir à cette localité une construction commode, donnant aux intéressés tout l'espace voulu. Pourquoi $25,000 là où $10,000 suffiraient amplement. Que suivra-t-il de cette dépense de $25,000 ? C'est $1,000 à payer tous les ans pour l'intérêt et $500 au moins pour frais de garde et de réparation. Il est impossible à moins de trouver un gardien qui ait soin d'une telle maison et d'en payer le chauffage et les petites réparations annuelles. Cela fait $1,500 à prendre sur la recette, et, comme le revenu total de ce bureau n'est, pour les postes, que d'environ $3,000, c'est la moitié qui s'en va sans retour. Personne ne s'oppose à ce que la ville d'Antigonish ait un édifice convenable servant à des fins publiques ; mais c'est payer trop cher que d'y dépenser $25,000, en égard à la recette, à la population et aux chances d'avenir de la localité.

M. HYMAN : Dans le cas qui nous occupe en ce moment, les employés de l'administration des postes comme ceux des douanes ont été consultés sur leurs véritables besoins. Il ne serait pas de sage politique, à ce qu'il me semble, de donner à cette ville un bâtiment qui ne remplirait pas absolument son objet. L'estimation qui en a été faite est bien de $16,000 seulement ; mais, pour le meubler et y installer la lumière électrique, il y faudra dépenser encore presque autant. Je ne crois pas qu'il soit de l'intérêt public de lésiner en pareille matière et de construire un bâtiment qui n'aurait pas bon air et ne ferait pas honneur au pays.

Pour ce qui regarde les frais d'entretien, il y a déjà un gardien là, et, quand l'honorable député dit que ces frais d'entretien vont manger la moitié du revenu, il oublie les droits de douane, qui s'élèvent à $7,700.

M. FOWLER : Je ne m'oppose nullement à ce qu'Antigonish ait son bâtiment administratif ; mais, puisque le comté d'Albert n'en a pas et qu'il s'y trouve une ville, celle de Hillsborough, dont la population est plus considérable que celle d'Antigonish et va en augmentant au lieu d'aller en diminuant comme dans le cas de la première, je proposerais au ministre de réduire à $15,000 le coût de cet édifice et d'affecter les autres $10,000 à la construction d'un bâtiment semblable à Hillsborough. Ce que je propose là est juste et, de cette façon M. le ministre ferait plaisir au député d'Algoma qui aimerait à voir distribuer d'une

manière plus équitable l'argent voté pour ces sortes de travaux. La poste et la douane à Hillsborough font des affaires considérables. C'est le centre d'une population agricole de grand mérite, et il s'y fait un commerce fort étendu. L'honorable ministre, je n'en doute pas, va prendre bonne note de mes observations et verra s'il n'y aurait pas moyen d'y faire droit.

M. HYMAN : Je suis fâché de ne pouvoir accéder à la proposition de mon honorable ami. Nous ne pensons pas qu'il soit possible d'élever à Antigonish un bâtiment utile à moins de $25,000. Si toutefois l'honorable député avait à faire des représentations en faveur de la consruction d'un bâtiment administratif à Hillsborough, je serai heureux d'y donner toute l'attention voulue.

M. R. L. BORDEN : Combien y a-t-il dans le pays de villes qui, avec une population de quinze cents à deux milles cinq cents habitants n'ont pas encore de bâtiments administratifs ?

M. HYMAN : Je n'ai pas de tel relevé, mais je puis le faire préparer.

M. R. L. BORDEN : Je n'entends pas retarder l'adoption de ce crédit à cause de cela. Les rapports existants peuvent sans doute nous fournir ce renseignement. Si le ministre voulait bien nous dire à quelle source chercher, je lui éviterais la peine de faire préparer cet état par ses employés. Autrement, je tiendrais à l'avoir.

M. HYMAN : Il serait facile au département de faire cet état, qui indiquerait les lieux où de tels bâtiments existent, et de tirer des rapports du recensement la liste des autres villes ayant même population.

M. R. L. BORDEN : Mes observations n'ont pas pour mottif le fait de la construction d'un bâtiment à Antigonish, où je serai bien aise d'en avoir un : il ne manque pas de villes de même importance dans le pays qui ont leur bâtiment administratif ; mais, lorsqu'on propose de dépenser 25 ou 30 mille dollars dans une ville où la population n'est que de quinze cents à deux mille cinq cents habitants, il serait à désirer, je crois, que le comité sache bien à quoi nous nous engageons définitivement. Si la ville d'Antigonish doit avoir un bâtiment du prix de $25,000, nous pouvons, je suppose, nous attendre à voir toutes les autres villes d'à peu près la même importance demander la même chose ; et, d'après ce que je connais des deux ou trois dernières sessions de la dernière législature, nous avons toute raison de croire que leurs sollicitations seront favorablement écoutées un jour ou l'autre.

Combien ce bâtiment va-t-il nous coûter ? C'est pour en juger que je veux avoir la liste des villes de quinze cents à deux milles cinq cents âmes, non pourvues d'un bâtiment administratif suffisant pour la desserte régulière de la localité. Avec ce renseignement, nous aurions une idée de ce que cette politique signifie pour le pays. Je suppose bien, en effet, que le ministère s'est tracé une ligne de conduite qu'il entend suivre à l'avenir, et que la politique inaugurée à Antigonish recevra son application dans tout le pays. La construction de ces bâtiments ne se décide sans doute pas au hasard et pour la simple raison que telle ou telle localité jouit d'une grande influence auprès du gouvernement.

M. BLAIN : Un crédit avait été voté en 1903 pour restaurer le vieux bâtiment que l'Etat possède à Antigonish ; il semble que, pour cette année-là, on ait été satisfait ; mais, en 1904, on s'aperçoit, paraît-il, qu'un nouveau bâtiment, fort dispendieux, est devenu nécessaire. Le ministre devrait, je crois, nous fournir un état des dépenses à faire : combien a coûté le terrain, comment on l'a acheté, ce que va coûter le nouvel édifice et son ameublement. Il devrait nous dire aussi si l'adjudication des travaux sera faite sur soumission, à quelle époque le bâtiment sera terminé et prêt à être occupé, si un gardien sera nommé. Je fais toutes ces questions à la fois pour que monsieur le ministre n'ait pas à se lever trop souvent.

M. HYMAN : Je veux bien donner à l'honorable député tous les renseignements qu'il demande. C'est la troisième ou quatrième fois déjà que je réponds aux mêmes questions. Le terrain ne coûtera rien : nous bâtissons sur l'ancien emplacement. On évalue à $16,000 le coût du bâtiment proprement dit ; le chauffage, $2,000 ; la pose des fils, $600 ; l'aménagement, $3,000 ; clôtures et trottoirs, $500 ; et, pour arriver au total de $25,000, un surveillant des travaux, plus les dépenses imprévues. Des plans et devis seront préparés et des soumissions demandées par avis public.

M. BLAIN : Quand l'ouvrage sera-t-il achevé ?

M. HYMAN : Le ministère n'a pas encore pensé à cela. Au moment d'adjuger les travaux, les délais d'exécution seront sans doute fixés.

M. FOWLER : Est-ce la coutume du ministère de faire établir des trottoirs en face de tous ces bâtiments ?

M. HYMAN : Lorsque se font des travaux de cette nature, il est d'usage que le département paye sa part du coût des trottoirs, et si, au cours de l'ouvrage, un trottoir est détruit, l'administration le fait toujours rétablir à ses frais.

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

Reprise de la Séance.

Canso—édifice public, $15,000.

M. FOSTER : S'est-on assuré d'un emplacement.

M. HYMAN : Pas encore. Le prix du terrain sera plus ou moins élevé suivant la localité où on le prendra. Aucuns pourparlers n'ont encore eu lieu pour l'achat d'un emplacement. La population est de 2,367 habitants. La poste a donné $1,487 ; la douane, $1,787.

M. FOSTER : Combien se propose-t-on d'y dépenser ?

M. HYMAN : Pour le bâtiment même, à peu près $9,500. Le chauffage coûtera, je suppose, $1,100 ; l'aménagement, près de $1,500 ; les boîtes, environ $1,700 ; le tout ensemble pas beaucoup moins de $14,500.

M. FOSTER : Où sont installés à l'heure actuelle les bureaux de la poste et de la douane ?

M. HYMAN : Dans une maison que nous avons louée. Nous payons $60 par année le bureau de poste et $50 la douane. Nous avons dessein de construire en brique sur fondation de pierre.

M. FOSTER : Le ministre observera que si, à Antigonish, la recette de la poste est de $3,700 et celle de la douane $7,700, à Canso, cette recette n'est plus, pour la poste, que de $1,487 et pour la douane, $1,787 ; or le ministre propose que nous dépensions, dans cette dernière ville, près de $20,000. Le loyer des deux locaux actuels est de $110 par année, et maintenant nous allons dépenser pour ces mêmes services de treize à douze cents dollars par année. Il semble que le ministre s'engage dans une voie bien dangereuse. Vous assumez la tâche d'établir dans tout le pays des bâtiments publics fort dispendieux. Que fait-on à cet égard aux Etats-Unis ? Voilà un pays très avancé et joliment prospère, où la population est de 80,000,000 d'habitants. Quelle règle y suit-on à l'égard des bureaux de poste secondaires ?

M. HYMAN : J'avoue n'avoir pas étudié de bien près les méthodes suivies aux Etats-Unis en pareilles matières, et je ne sache pas que nous ayons l'habitude d'y aller chercher des précédents : c'est du moins ce que ne veulent pas nos amis de la gauche. Au Canada, quand nous bâtissons, nous tenons qu'il est de bonne règle d'élever des constructions qui fassent honneur à la localité et au pays tout entier. Il n'y a pas de doute qu'en faisant ces bâtiments moins riches, on diminuerait un peu la dépense : mais je me demande si, à la longue, le pays y trouverait son avantage.

En préparant ces prévisions je me suis efforcé de donner à chaque localité des édifices appropriés à son importance. Pour plus de franchise, j'ajouterai même que j'ai mis les chiffres assez élevés pour couvrir toutes les dépenses probables et j'espère que nous ne serons pas obligés de dépasser ces crédits.

M. FOSTER : Que trouve-t-on de défectueux dans les arrangements actuels à Canso ? Pourquoi les affaires du bureau de poste et de la douane ne continuent-elles pas comme par le passé dans des bureaux loués? L'honorable ministre n'a-t-il jamais étudié le système en vogue aux Etats-Unis et dans d'autres pays, où on loue des locaux et où l'on donne au public un excellent service à peu de frais ? Il trouve que ce n'est pas toujours bien d'aller chercher des exemples chez nos voisins, mais avant d'entreprendre de construire des édifices de $25,000 dans des localités donnant un revenu de $1,000 à $3,000, il pourrait regarder ce qui se passe ailleurs. Je remarque que le directeur général des Postes se fait l'écho des sentiments exprimés par le ministre des Travaux publics. Si cet écho était assez persistant et assez prolongé pour nous reporter à huit ou dix ans en arrière nous pourrions entendre la voix de l'honorable ministre. . . . . .

Sir WILLIAM MULOCK : Vous pourrez l'entendre quand vous voudrez.

M. FOSTER : . . . dans cette même Chambre fulminer contre cette pratique de construire des édifices coûteux dans de petites localités. Si le ministre des Travaux publics voulait s'en donner la peine, il constaterait qu'aux Etats-Unis ils ont un excellent service postal, à peu de frais, en louant des locaux dans les petites villes. On donne un salaire fixe au directeur du bureau qui fournit le local et tous les accessoires et le public ne songe même pas à demander au Gouvernement de construire des édifices dans les villages.

Le ministre des Travaux publics dit qu'il ne veut pas lésiner. Personne ne lui demande de lésiner, mais il est toujours bon de se demander d'où vient l'argent. Cet argent vient des rudes travailleurs du pays qui, pour la plupart, ont beaucoup de difficulté à joindre les deux bouts. Ces contribuables paient les taxes, et ces taxes forment le fonds dans lequel puisent les ministres. Ces sortes de dépenses sont les plus inutiles que nous puissions faire. Quand on construit un chemin de fer avec les deniers publics, c'est un travail d'une valeur réelle dont le public bénéficie. Il en profite pour transporter ses marchandises et le commerce prend de l'extension pour le plus grand avantage de tous. Mais un édifice public dans une petite ville, tout en faisant très bien, comme monument, ne rapporte aucun revenu, n'augmente pas le chiffre des affaires. L'édifice peut offrir un joli coup d'œil, s'il est bien construit, mais il ne profite à personne. Au lieu de dépenser ainsi un million, inutilement, il vaudrait mieux l'employer au développement du pays.

Faut-il considérer ces dépenses au point de vue des intérêts d'un parti ou au point de vue des intérêts du pays. Si on ne considérait que les intérêts du pays, aucun de ces crédits ne serait dans le budget ce soir. Mais le parti est lié au ministre, et il est obligé de dire que ces dépenses sont nécessaires. Mais elles augmentent si rapide-

ment qu'il est grandement temps d'y mettre ordre. Quelle règle l'honorable ministre entend-il suivre? S'il accorde à l'honorable député de Guysborough un édifice coûteux pour un petit village de pêcheurs, comment pourra-t-il refuser la même faveur à un autre, à moins d'avouer qu'il considère cela comme une part des dépouilles qui reviennent au parti au pouvoir ? Peu m'importe ce qui a été fait dans le passé. C'est le présent et l'avenir qui nous concernent, et pour le présent et pour l'avenir je suis opposé à ces sortes de dépenses.

M. HYMAN : Si le directeur général des Postes et la Chambre sont d'avis qu'à l'avenir il ne sera plus dépensé d'argent pour des édifices publics et qu'on se contentera de louer les locaux nécessaires, je suis convaincu que nous réaliserons une notable économie. L'honorable député (M. Foster) s'oppose à ces dépenses et dit qu'il est temps d'y mettre fin. Il a été au pouvoir pendant plusieurs années ; il a été ministre de la couronne et a eu la direction de l'important ministère des Finances, et je suis parfaitement en droit de lui demander pourquoi il ne considérait pas alors que le temps était arrivé de mettre fin à ces dépenses. Ce n'est certainement pas le Gouvernement actuel qui a inauguré ce système. Il a été introduit par nos prédécesseurs, et si nous errons, c'est parce que nous suivons leur exemple.

M. COCHRANE : Vous prétendiez qu'ils faisaient mal.

M. HYMAN : Et vous le prétendez aujourd'hui, de sorte que nous sommes dans les mêmes conditions.

M. COCHRANE : Vous promettiez de changer cela, si vous veniez au pouvoir.

M. HYMAN : Si on ne veut voir dans cette affaire qu'une simple question d'argent, j'avoue que quelques-unes de ces dépenses ne peuvent pas être approuvées, mais je ne suis pas prêt à dire que le temps est venu de renoncer à construire des édifices publics. Il y a beaucoup de comtés dans lesquels le Gouvernement ne fait aucune dépense et il n'est que juste et raisonnable de construire des édifices publics dans les chefs-lieux de ces comtés, sans se laisser arrêter par de mesquines considérations monétaires.

Sans entrer dans les détails et sans citer d'exemple, je répète qu'en ceci nous ne faisons que marcher sur les traces de nos prédécesseurs. L'honorable député (M. Foster) dit que ces dépenses sont faites dans un but purement politique. Supposons qu'il en était ainsi sous l'ancien régime—car le même argument doit s'appliquer dans les deux cas—,alors, il en résulterait que le parti conservateur ayant été au pouvoir pendant un grand nombre d'années, aurait construit des édifices publics dans les comtés représentés par ses amis. Serait-il juste de vouloir que l'autre parti, en arrivant au pouvoir à son tour, n'érige pas d'édifices publics dans les comtés qui ont été négligés par le précédent gouvernement ?

En 1891, nous avons eu un débat à peu près semblable à celui-ci et je me rappelle que le ministre actuel des Travaux publics avait prononcé un vigoureux discours en faveur de Woodstock. Il faisait remarquer qu'on faisait des dépenses considérables dans des localités beaucoup moins importantes et que le Gouvernement n'avait jamais rien fait pour Woodstock, dont la population était de 10,000 âmes. Je crois que, plus tard, le gouvernement dont mon honorable ami faisait partie accorda l'édifice.

Si on envisage cette affaire comme une simple question d'argent, je ne doute pas que le service puisse être aussi bien fait dans un local loué que dans un édifice construit spécialement à cette fin, mais ce n'est pas la politique du Gouvernement actuel. Notre politique, quand nous avons l'argent nécessaire, est de construire des édifices publics dignes du pays et du ministère des Travaux publics, tout en agissant le plus économiquement possible.

M. W. F. MACLEAN : Je ne prétends pas jouer le rôle de la pelle se moquant du fourgon, et je ne veux pas non plus priver la Nouvelle-Ecosse de sa part des dépenses publiques ; mais je préférerais voir cet argent employé à des choses utiles, ainsi que vient de le dire l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Prenons comme exemple le cas de Canso : 4 p. 100 sur le capital donnent $800 ; il faudra encore $800 pour la garde et l'entretien et $500 pour le fonds d'amortissement. Nous nous trouverons donc avec une dépense annuelle de $2,100, tandis qu'actuellement une somme de $110 couvre toutes les dépenses. Quelle qu'ait été la politique suivie par le passé, cet argent devrait être employé plus utilement. Quel bien ne ferait pas une école technique dans une petite ville comme Canso. Si le Gouvernement accordait $2,000 à tous les comtés de la Nouvelle-Ecosse pour améliorer les pêcheries, pour prolonger les chemins de fer, pour faire quelques travaux utiles, la population en profiterait. Mais avec le système actuel, cet argent ne lui rapportera rien autre chose que le plaisir de regarder des murs de briques. La construction d'un édifice public ne fait faire aucun progrès au commerce ou à l'instruction. Ces édifices ne sont là que comme ornement. Nous ne sommes pas ici pour orner le pays, mais pour surveiller et défendre les intérêts du peuple dont nous sommes les mandataires. Cet argent est l'argent du peuple et non le nôtre. Le directeur général des Postes s'est acquis une grande réputation comme administrateur des biens en fidéicommis et je l'ai déjà entendu parler avec beaucoup d'éloquence sur cette question. Cet argent que nous sommes chargés d'administrer pour le peuple, nous n'avons pas le droit de l'employer inutilement. S'il y a eu du gaspillage dans le passé, il est temps de le faire cesser, quel que soit le

parti en faute. Il faut que les dépenses qui sont faites rapportent quelque chose à la population. Je préférerais beaucoup voir ces crédits affectés à l'amélioration des pêcheries, à la construction de chemins de fer, à l'établissement d'écoles, à l'encouragement de l'agriculture et le reste. Le peuple en retirerait des avantages et il saurait apprécier le Gouvernement qui se conduirait de la sorte.

Je ne m'oppose pas à ce que la Nouvelle-Ecosse ait sa part des faveurs ministérielles, mais je ne veux pas entendre prêcher la doctrine que lorsque vient le temps de distribuer les faveurs, telle ou telle ville doit en avoir sa part, parce que telle autre l'a eue, ou parce que le parti au pouvoir doit récompenser les comtés amis. Je n'admets pas cette doctrine et je regrette d'entendre un ministre s'en faire le champion. Si le ministre intérimaire des Travaux publics visitait les Etats-Unis, ou d'autres pays, pour y étudier comment les choses s'y passent, je suis convaincu qu'il gagnerait, et le pays aussi.

Je sais passablement ce qui se fait aux Etats-Unis. La règle, qui n'est pas très sévère mais qui est généralement observée, c'est qu'une certaine somme est affectée aux villes ayant telle population et donnant tel revenu. De cette manière, ceux qui sont chargés de ces dépenses savent à quoi s'en tenir. Mais ici, on fait savoir publiquement que des édifices publics seront construits dans toutes les villes favorables au Gouvernement.

M. HYMAN : Je vous demande pardon.

M. MACLEAN : C'est à peu près ce qui a été dit ici ce soir ; toute ville de 1,500 habitants qui aura voté pour le Gouvernement aura $25,000 appliqués à la construction d'édifices publics. Je n'approuve pas cette politique. Ces édifices pourraient avoir leur utilité, si les téléphones et les télégraphes étaient la propriété de l'Etat, et si le service des messageries était exploité par l'administration postale. Mais nous n'avons pas cela et ces dépenses sont inutiles. Je combats ces crédits, non parce que je considère que la Nouvelle-Ecosse n'a pas droit à sa part des deniers publics, mais parce que cet argent ne sera pas employé utilement, et que nous n'avons pas le droit de gaspiller ainsi les fonds qui nous ont été confiés.

M. SPROULE : Mon opinion sur cette question des édifices publics n'a pas varié depuis des années, et je prétends que nul gouvernement n'a le droit de disposer ainsi des deniers de l'Etat. Nous avons des bureaux de poste dans tout le pays et nous savons ce qu'ils coûtent. Prenons des villes ou villages ayant la même population et faisant le même chiffre d'affaires, et dans tous les cas nous constatons que là où nous louons un local, nous dépensons beaucoup moins, bien souvent le quart, que là où nous construisons un édifice spécial. De plus nous érigeons des édifices dans de petites localités, et de grandes villes en sont privées. Voyons, par exemple, le comté de Grey, que j'ai l'honneur de représenter. C'est un des plus grands d'Ontario, avec une population de 75,000 habitants. La ville de Meaford donne un revenu de $3,807, une preuve que c'est une ville de progrès et prospère. Le Gouvernement n'y a jamais dépensé un sou pour un bureau de poste, et la population n'en demande pas, parce qu'elle en a un bon qui a été construit par un particulier et que le Gouvernement a loué à raison de $160 par année, chauffage et éclairage compris. Avec $160 on paie toutes les dépenses d'une localité aussi importante qu'Antigonish et plus importante que la ville où l'on voudrait en ce moment construire un bureau de poste. En vertu de quel principe veut-on dépenser $1,200 par année pour donner au public un service qui ne coûte actuellement que $160? C'est un mauvais principe? Prenons encore Owen-Sound, une des premières villes d'Ontario. Sa population est de 10,000, et jusqu'à présent on n'y a jamais construit de bureau de poste. Le loyer que nous payons est beaucoup moins élevé que l'intérêt sur le prix d'un édifice et le coût d'entretien de cet édifice. Il y a quelques années, alors que le ministre des Douanes (M. Paterson) subissait une élection à cet endroit, le directeur général des Postes s'y rendit et fit le choix d'un magnifique emplacement.....

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai jamais fait rien de semblable.

M. SPROULE....et laissa entendre à la population....

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai rien fait de semblable.

M. SPROULE :....et je tiens ce renseignement de M. Hopkins, que j'ai connu intimement pendant plusieurs années. M. Hopkins et le directeur général des Postes entrèrent à l'hôtel Patterson, à Owen-Sound. Le directeur général des Postes monta à l'étage supérieur. J'ai demandé à M. Hopkins ce que le ministre faisait et il me répondit qu'il choisissait un terrain pour un bureau de poste et que son choix s'était arrêté sur un excellent emplacement.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est absolument faux.

M. SPROULE : Et il a laissé entendre aux électeurs.....

Sir WILLIAM MULOCK : Jamais.

M. SPROULE:.....que s'ils appuyaient le Gouvernement dans cette élection, ils auraient l'avantage d'avoir——

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai jamais fait cela. Si l'honorable député persiste à dire que j'ai fait cela, je lui oppose la dénégation la plus catégorique. Je me rappelle parfaitement avoir été assailli par une foule de gens qui voulaient me vendre des terrains

pour un bureau de poste, mais à tous j'ai fait la même réponse. Je leur ai dit qu'il y avait des choses dont Owen-Sound avait plus besoin que d'un bureau de poste ; son port avait besoin d'améliorations. C'est ce que je leur ai souvent dit.

M. FOSTER : De quoi Canso a-t-il besoin ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je parle d'Owen-Sound.

M. COCHRANE : Qu'êtes-vous allé faire à l'étage supérieur ?

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai dit aux électeurs d'Owen-Sound : Votre ville possède un magnifique port, et il suffirait d'y faire quelques améliorations pour y attirer le trafic. Cela serait beaucoup plus avantageux pour Owen-Sound qu'un bureau de poste qui, dans cette circonstance, serait une dépense bien justifiée. Je laisse à l'honorable député lui-même de dire si ce n'est pas cette attitude que j'ai prise. Quels que puissent être les titres d'une localité à un bureau de poste ou à des améliorations dans le port, il y a des limites que l'Etat ne peut dépasser, et j'ai dit non seulement à la population d'Owen-Sound, mais aussi à plusieurs autres, en discutant ces questions: N'existe-t-il pas d'autres moyens de vous venir en aide. N'avez-vous pas de besoins plus urgents qu'un édifice ? Je conseille toujours aux gens de s'occuper d'abord des travaux d'utilité générale, des besoins urgents, des améliorations qui donneront des résultats plus positifs. C'est ce que j'ai dit à Owen-Sound ; c'est ce que j'ai dit à Meaford, et puisque l'honorable député a parlé de Meaford, je lui dirai qu'il y a à peine quelques semaines, certains citoyens de cette ville m'ont demandé de travailler à faire insérer au budget un crédit pour la construction d'un bureau de poste à Meaford. A eux aussi j'ai répondu : Quelle que soit la somme que l'Etat puisse accorder à Meaford, elle pourrait être employée beaucoup plus utilement en améliorations dans le port. A l'heure qu'il est, les travaux sont commencés dans le port de Meaford, et je suis certain que mon honorable ami approuve tout ce que nous avons fait à cet endroit.

M. SPROULE : Certainement.

Sir WILLIAM MULOCK : Et tout ce que nous y ferons encore. Cette ville à un bel avenir, si nous la mettons en état de commercer avec l'extérieur. Il y a d'autres localités, des villes de l'intérieur qui n'ont ni pont, ni quai, ni port, et elles peuvent insister pour avoir des édifices publics, et sous ce rapport, nous avions à lutter contre le mauvais exemple donné par nos prédécesseurs. L'éducation du peuple à été faussée. J'ai ici un document que—mais je ne veux pas empiéter sur le terrain de l'honorable député de Grey-est, et je lui demande pardon. Une autre fois j'expliquerai où nous a conduit le mauvais exemple dont j'ai parlé.

M. COCHRANE : Qu'êtes-vous allé faire en haut ?

M. SPROULE : Je souhaite à l'honorable ministre d'avoir la force de résister au mauvais exemple et de revenir à de meilleurs sentiments.

J'appelle l'attention de l honorable ministre des Travaux publics (M. Hyman) sur cette magistrale répudiation de la doctrine qu'il vient de nous exposer relativement aux bureaux de poste. Quant au directeur général des Postes, il a dû être bien malheureux dans le choix de ses expressions à Owen-Sound, car on m'a rapporté qu'il avait expliqué à ces électeurs quel bel endroit ils avaient pour une cale de radoub, quelles améliorations il faudrait dans le port; le besoin urgent qu'ils avaient d'un bureau de poste et quelle belle chose ce serait de voir tous leurs ouvriers employés. J'avais adressé la parole à cet endroit et j'avais dit aux électeurs que quel que fût le candidat élu, le Gouvernement serait obligé de rendre justice à Owen-Sound, c'est alors que M. Hardy est venu leur dire : Oui, vous aurez justice, mais il y a une grande différence entre la justice accordée d'un cœur froid et la justice libéralement rendue. La justice libérale signifiait un commerce actif, du travail pour les ouvriers, des dépenses considérables et de beaux édifices dans la ville, des améliorations dans le port, etc. C'était cette justice qu'on leur promettait, par opposition à la justice réservée qu'ils auraient s'ils élisaient un adversaire du Gouvernement. Pendant le séjour du directeur général des Postes deux citoyens luttaient d'efforts et de démarches pour lui vendre un terrain. L'un d'eux, qui avait toujours été un conservateur, m'a dit à l'hôtel que s'il n'avait pas l'espérance de vendre son terrain au directeur général des Postes, il appuierait notre candidat. Mais, ajouta-t-il, vous savez que j'ai des embarras d'argent, et comme je désire beaucoup vendre mon terrain je ne puis pas travailler contre leur candidat. Le directeur général des Postes a été malheureux dans le choix de ses expressions, car c'est ainsi que ses paroles ont été comprises.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député s'appuie sur des on-dit. C'est M. Hopkins qui lui a rapporté cela. Je n'ai jamais connu un membre de cette Chambre plus porté à se fier aux racontars. Il commence toujours ses discours par j'ai entendu dire ," " la rumeur prétend," " quelqu'un m'a rapporté " etc. C'est un vrai Sarey Gamp doublé d'une ridicule Mme Harris. Il évoque constamment des témoins imaginaires pour étayer des propositions absurdes. Je n'ai jamais laissé entendre à qui que ce soit que nous avions l'intention d'acheter ou de construire un bureau

de poste à Owen-Sound. Je n'ai jamais fait de promesse avant, pendant ou après une élection ; je n'ai jamais dit que moi ou le Gouvernement étions favorables à la construction d'un bureau de poste. Je demande à l'honorable député de cesser de m'accuser d'une chose que je nie avoir faite.

M. SPROULE : C'est bien gratuitement que l'honorable député me reproche l'habitude de baser mes affirmations sur des racontars. Les preuves que je donne sont aussi bonnes, aussi respectables, aussi dignes de foi que les siennes. J'ai cité le nom d'un cioyen honorable d'Owen-Sound qui habite cette ville depuis plus de trente ans.

Sir WILLIAM MULOCK : Cest peut-être la seule fois que vous avez cité un nom.

M. SPROULE : En ma presence, M. Hopkins est entré dans l'hôtel accompagné du directeur général des Postes. J'étais là, parce que j'étais aussi descendu à ce même hôtel. N'est-ce pas une bonne preuve ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. SPROULE : Je prétends le contraire. Que le directeur général des Postes aille dire à Owen-Sound que le témoignage de M. Hopkins ne vaut rien, et il peut être certain que la réponse qu'il recevra ne sera pas courtoise. Si l' " Advertiser " d'Owen-Sound, qui appuie la politique du directeur général des Postes, ne corrobore pas, dans l'ensemble, ce que je dis concernant l'interprétation que le public a donnée à ses paroles, j'admttrai que j'étais complètement dans l'erreur. Mais je suis convaincu que j'ai raison sur tous les points. Quant à Meaford, je n'en ai rien dit. Je partage absolument l'avis du directeur général des Postes, et je dis avec lui qu'il vaut mieux dépenser cet argent à améliorer nos ports qu'à construire des bureaux de poste. L'argent dépensé à Meaford a été très bien employé et a eu d'excellents résultats. Si le directeur général des Postes proposait demain de construire un bureau de poste à Meaford, je ne sais pas si j'appuierais sa proposition. Nous en avons actuellement un bon qui ne coûte que $160 par année au pays, tandis que si on en construisait un, il coûterait deux ou trois fois cette somme. A Markdale, où j'habite, le revenu est aussi élevé qu'à Meaford ; il n'y a pas de bureau de poste et la population n'en a jamais demandé. Chesley, Durham, Shelburne, Dundalk, sont tous des villes aussi importantes que celle-ci, et personne ne voudrait dire que le Gouvernement serait justifié de dépenser $15,000 ou $20,000 dans chacun de ces endroits pour y construire des bureaux de poste, car le service actuel est satisfaisant et coûte beaucoup moins cher.

Ce que je blâme, c'est l'absence de règles et de principes dans l'emploi de cet argent, et je ne veux pas, non plus, payer $1,000 ou $1,200 par année pour un service qui ne coûte actuellement que $150 ou $200. Quand le directeur général des Postes et ses amis étaient sur les bancs de l'opposition, j'ai pris la même attitude sur cette question. Quand j'appuyais le gouvernement, j'ai dit que lorsque le ministre ne pouvait pas trouver un local convenable, à un prix raisonnable, il était excusable de construire un bureau, mais pas autrement.

Sir WILFRID LAURIER : Mais vous avez toujours voté les crédits que le gouvernement demandait.

M. SPROULE : Pas toujours.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, toujours.

M. SPROULE : Je dois savoir aussi bien que le directeur général des Postes ce que j'ai fait.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député a-t-il jamais voté contre un crédit que demandait l'ancien gouvernement pour un un bureau de poste ?

M. SPROULE : Je ne suis pas à la barre du tribunal.

Sir WILLIAM MULOCK : Ses principes sont à lui, mais ses votes appartiennent à son parti.

M. SPROULE : J'ai dit et je répète que lorsque je siégeais de ce côté de la Chambre (la droite), jai exprimé les mêmes opinions que j'exprime ce soir. Je dis, comme je disais alors, que la règle que je viens de poser est la seule équitable, et que le gouvernement qui s'en écarte n'est pas un gouvernement pratique, un gouvernement qui administre sagement et économiquement les deniers qui lui sont confiés.

M. SINCLAIR : Le principal argument de ceux qui ont pris part à ce débat, c'est qu'on devrait louer des bureaux pour la douane et la poste. Je ferai observer qu'à Canso, actuellement, nous n'avons pas un service convenable. Un incendie a détruit dernièrement le bureau de la douane, et c'est ce qui a donné lieu à cette demande. Les bureaux sont actuellement installés dans une maison d'habitation, dans une localité très incommode. Dans toute la ville le Gouvernement ne trouverait pas un édifice convenable. Le bureau de poste est dans une maison en bois de huit pieds par dix. Il est tellement étroit que les gens sont obligés d'attendre dehors, au froid et les pieds dans la neige, pendant que se fait le triage et la livraison. Ce bureau a été construit par le directeur actuel, parce qu'il n'a pu trouver à se loger ailleurs. Je ferai aussi observer que si le revenu du bureau de la douane est peu considérable, il s'y fait néanmoins beaucoup d'affaires. Canso est le principal port de pêche sur la côte orientale de la Nouvelle-Ecosse. C'est aussi le centre de ralliement des bateaux qui vont faire la pêche sur les bancs, et tous les ans il y vient un grand nombre de navires. Je vois par les tableaux du commerce et de la navigation que le nombre des ba-

eaux qui font le cabotage, qui sont venus à Canso l'an dernier, est de 802, avec un tonnage de 41,349 tonneaux et des équipages de 4,988 mariniers ; il est venu 607 navires à vapeur, d'un tonnage de 63,317 tonneaux, et des équipages de 6,249 hommes ; 466 vapeurs maritimes ont quitté le port, leur tonnage était de 41,066, et les équipages comprenaient 6,909 hommes ; cela fait pour ce port, dans une année, un total de 1,875 navires, d'un tonnage de 145,732 tonneaux, et 18,227 hommes d'équipage. La Chambre doit comprendre qu'il se fait beaucoup d'affaires à ce bureau de douane, bien que le revenu ne soit pas considérable.

M. FOSTER : Comment l'honorable député explique-t-il cela ?

M. SINCLAIR : Les employés de la douane sont obligés de tenir un registre de tous ces navires.

M. FOSTER : Ce sont des bateaux de pêche.

M. SINCLAIR : Les embarcations de pêche dont l'Etat ne retire pas de recettes. Canso n'est pas un centre d'importation. On y consomme une grande quantité de marchandises qu'on fait venir d'Halifax principalement. Par conséquent, les droits qu'on y perçoit sont minimes, mais le douanier de l'endroit a beaucoup de besogne à cause des devoirs que lui impose la loi sur la marine marchande. Canso est une ville qui fait des progrès. Au sujet du crédit précédent on nous a reproché de faire des dépenses en faveur d'une ville dont la population diminue. Le recensement m'a appris que la population de Canso s'élevait à 1,090 habitants en 1871, à 1,411 en 1881, à 1,824 en 1891 et à 2,367 en 1901, soit un accroissement de 35 p. 100 pendant la dernière période décennale. Le nombre des mandats-poste émis dans cette ville pendant le dernier exercice a été de 2,583 et $29,750.98 ont été transmis par la poste. Canso, qui est le centre de l'industrie de la pêche dans la Nouvelle-Ecosse, est aussi un poste de télégraphie sous-marine. Huit ou dix câbles sous-marins y atterrissent. La compagnie " Western Union " et la compagnie du Câble commercial y ont, chacune, un important bureau. Le comité comprendra qu'il faut de toute nécessité faire ces travaux à Canso, parce qu'on n'y trouve pas d'édifice à louer à l'heure qu'il est.

(L'item est adopté.)

Edifice public à Glace-Bay, $15,000.

M. FOSTER : Quelle est la population de Glace-Bay ?

M. HYMAN : Plus de 11,000 habitants. Cette ville fait de rapides progrès.

M. FOSTER : Quelles recettes y perçoit-on ?

M. HYMAN : Les recettes de la poste s'élèvent à $5,443.38, et les recettes de la douane à $46,650.72.

M. FOSTER : Combien se propose-t-on de dépenser à cet endroit ?

M. HYMAN : $39,000. L'édifice coûtera $30,000 environ ; le calorifère coûtera $2,300 ; l'aménagement coûtera $3,700, sans compter les dépenses imprévues. L'emplacement n'a pas encore été acheté, mais des négociations sont entamées.

M. FOSTER : Elles ont été entamées avant la dernière élection, n'est-ce pas ?

M. HYMAN : Non ; dans le cours du mois dernier, je crois.

M. FOSTER : Des fonctionnaires du ministère ne se sont-ils pas rendus sur les lieux ?

M. HYMAN : Un fonctionnaire a été envoyé là-bas au cours de la semaine dernière, paraît-il. Son rapport ne nous est pas encore parvenu.

M. BARKER : Qu'a-t-on fait des $3,000 déjà dépensés ?

M. HYMAN : Il n'y a pas encore eu de dépense d'aucune sorte. Nous avons jusqu'au 30 juin pour employer le crédit ouvert l'an dernier.

M. BARKER : A quoi entendez-vous consacrer ces $3,000—à l'achat d'un emplacement ?

M. HYMAN : Il ne faut pas oublier que les prévisions budgétaires sont préparées dans les premiers six mois de l'exercice et que la somme que nous pourrons dépenser au cours de l'année pour nous conformer aux instructions de la Chambre est toujours approximative. L'employé du ministère n'est rendu sur les lieux que depuis dix jours, et il n'a pas pu nous dire à un dollar près quelle partie du crédit ouvert l'an dernier nous dépenserons.

M. BARKER : Le ministre dit qu'il ne connaît pas à quel emploi il consacrera les $3,000 avant le premier juillet ?

M. HYMAN : Je ne le sais pas.

M. BARKER : Assurément, le ministre a dû se former une opinion avant de nous demander de voter de nouveau $7,000, balance d'un crédit de $10,000.

M. HYMAN : Ainsi que je l'ai expliqué, ces prévisions budgétaires sont préparées au commencement de l'exercice. On a entrepris cette tâche en décembre dernier, et les commis du ministère ont dû calculer la dépense six mois à l'avance. Ils ont fixé à $3,000 la dépense approximative jusqu'au 30 juin prochain.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il reçu un rapport du fonctionnaire chargé de chercher un emplacement ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Combien coûtera l'emplacement, d'après vos prévisions ?

M. HYMAN : Cela dépend de l'endroit où il sera situé. Je n'ai pas reçu de rapport. Je connais un peu cette ville et je crains que l'emplacement ne coûte cher.

M. FOSTER : Je ne comprends pas comment le ministre peut faire une estimation à moins d'avoir un aperçu du coût de l'emplacement.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Foster) voit que nous ne demandons que $15,000. J'ai mentionné la somme que nous nous attendons à dépenser pour l'édifice. Il faudra certainement demander un nouveau crédit, car la somme entière ne sera pas dépensée au cours du prochain exercice. Lorsque je demanderai d'autres fonds, je serai mieux renseigné au sujet de l'emplacement.

M. FOSTER : Est-ce un édifice public d'une utilité générale ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Pour la douane et la poste ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Voici une dépense que le ministre n'aura pas de peine à justifier ; il doit le comprendre lui-même. Le ministre demande $39,000 pour construire un édifice public dans une ville prospère de dix à onze mille habitants. Je crois qu'il n'y a pas beaucoup à redire à cela. Mais comment justifier la dépense de $25,000 dans l'une des villes dont nous nous sommes occupés lorsque nous ne dépensons que $39,000 dans le présent cas; voilà ce que je ne comprends pas. Je voudrais faire comprendre au ministre, si cela m'est possible, l'opportunité de louer des édifices pour les fins de l'administration des affaires dans les plus petites villes, comme cela se pratique déjà sur une grande échelle au Canada, afin de restreindre les dépenses dans de justes bornes.

M. HYMAN : J'ai déjà expliqué qu'il y a une différence de 100 p. 100 dans le coût des édifices proprement dits qui seront érigés dans ces deux endroits. Mais, lorsqu'il s'agit des appareils de chauffage et de l'éclairage et de l'aménagement, la différence n'est plus la même. J'ai soigneusement examiné le genre d'édifices que nous construisons en différents endroits et j'ai constaté qu'il n'y avait pas beaucoup de différence dans le coût des accessoires d'un édifice de $16,000 et d'un autre de $30,000.

(Adopté.)

Edifices publics — Nouvelle-Ecosse — Edifice fédéral à Halifax, améliorations, réparations, etc., $2,000.

M. FOSTER : Quels sont les travaux à faire.

M. HYMAN : Diverses réparations. Le ministère construit présentement un nouvel édifice à Halifax, mais il est nécessaire de dépenser quelque chose pour réparer l'ancien. On se propose d'utiliser le nouvel édifice pour les besoins de la douane et l'ancien pour le service postal uniquement. Je crois que le représentant de Carleton (M. R. L. Borden) est au fait de la situation. La partie de l'ancien édifice qui servait de bureau de poste n'est plus habitable. Le Gouvernement se propose de le réparer entièrement et de le consacrer uniquement au service de la poste.

(Adopté.)

Maison des immigrants à Halifax ; construc- d'un nouvel étage au-dessus de cette partie de l'édifice qui n'a qu'un étage de hauteur, etc., $11,000.

M. FOSTER : A quoi servira cette somme ?

M. HYMAN : Le crédit lui-même nous l'explique : construction d'un nouvel étage au-dessus d'une partie de l'édifice. L'entreprise a été adjugée au prix de $15,000. Voici l'état estimatif : chauffage, $2,000 ; éclairage, $1,505 ; mobilier, $1,500 ; accessoires, $2,000 ; en tout $22,000. Un crédit de $11,000 est déjà ouvert ; cette somme servira à mettre la dernière main aux travaux.

(Adopté.)

Maison des immigrants à Halifax; maison de détention, $24,000.

M. R. L. BORDEN : Où construit-on ce bâtiment ?

M. HYMAN : Nous nous occupons présentement du choix d'un emplacement.

M. R. L. BORDEN : Les fonds ont été votés l'an dernier, mais, apparemment, rien n'a été dépensé.

M. HYMAN : Tout le retard a été causé par le choix d'un emplacement.

(Adopté.)

Nouvel édifice public à Halifax, $112,000.

M. HYMAN : Ce crédit servira à poursuivre la construction du nouvel édifice public d'Halifax entreprise en 1902.

M. BARKER : Quels services abritera cet édifice et quel en sera le coût total ? Jusqu'ici il semble devoir coûté $187,000.

M. HYMAN : Cet édifice servira aux employés de la douane et contiendra aussi des bureaux à l'usage des ingénieurs du ministère des Travaux publics. L'entreprise a été adjugée au prix de $250,000. On se propose de dépenser $12,000 pour le mobilier et l'aménagement ; $3,000 pour la machine à vapeur et les chaudières ; $8,000 pour les fournaises ; $4,000 pour les fils électriques, etc. ; $7,000 pour l'ascenseur, et $6,000 pour les dépenses imprévues et autres.

M. R. L. BORDEN : Combien y aura-t-il d'étages ?

M. HYMAN : Quatre étages, sans compter le sous-sol.

M. R. L. BORDEN : Quelles seront les dimensions de l'édifice ?

M. HYMAN : Le terrain a cent six pieds par quatre-vingt-six pieds et l'édifice le couvre entièrement.

M. R. L. BORDEN : A quelle époque l'édifice devait-il être parachevé d'après les stipulations du contrat ?

M. HYMAN : L'automne dernier. J'ai correspondu avec l'entrepreneur, afin de le presser, et la principale raison qu'il invoque pour se justifier est la difficulté de se procurer de la pierre aux carrières. Cette raison-là et la difficulté d'engager assez de tailleurs de pierre sont invoquées par l'entrepreneur pour se disculper de n'avoir pas terminé les travaux dans le délai fixé.

M. R. L. BORDEN : J'ai compris qu'il y a eu des difficultés pour engager des ouvriers d'élite et les travailleurs d'Halifax n'ont pas été peu surpris d'apprendre que l'entrepreneur avait invoqué cette excuse. Ils ont fait entendre des protestations. Le ministre ne refusera probablement pas de déposer la correspondance échangée avec l'entrepreneur. Je considère que l'édifice est à peine rendu à la moitié de sa hauteur. Je crois que les deux premiers étages et une partie du troisième sont terminés.

M. HYMAN : J'ai vu une photographie de l'édifice et je crois que le troisième étage et une partie du quatrième sont terminés.

M. R. L. BORDEN : Le ministre sait-il à peu près quand l'édifice sera terminé ? Les travaux sont commencés depuis un an et demi et, du train dont vont les choses, ils dureront encore un an et demi.

M. HYMAN : Je crois qu'il faudra encore une année au moins pour mettre la dernière main à l'édifice. Il y a encore un demi-étage à ériger et la toiture à poser. On me dit que les travaux seront poursuivis beaucoup plus rapidement maintenant.

M. BARKER : Si je ne me trompe, cet édifice devait être terminé il y a cinq mois, d'après les stipulations du contrat. Le ministre peut-il nous dire si, depuis la signature du contrat, il s'est passé quelque chose pour retarder le parachèvement de l'édifice ? Les travaux devaient être terminés en septembre dernier. Pour quelle raison l'édifice ne serait-il achevé que dans une année ?

M. HYMAN : Depuis l'adjudication de l'entreprise, le ministère des Travaux publics n'a rien fait qui ait pu empêcher l'entrepreneur d'exécuter fidèlement les conditions de son marché. J'ai mentionné les raisons que l'entrepreneur m'a données pour expliquer ce retard, à savoir qu'il lui était difficile de se procurer de la pierre.

Je puis ajouter qu'avant de se mettre à l'œuvre, ou quelque temps après, l'entrepreneur demanda au ministère l'autorisation d'employer une autre pierre que celle mentionnée au cahier des charges, et que sa demande fut rejetée. Il nous a toujours affirmé que la vraie cause de tous les retards était la difficulté qu'il éprouvait à se procurer de la pierre.

M. BARKER : Le Gouvernement a-t-il modifié les conditions du cahier des charges à ce sujet ?

M. HYMAN : Non.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aurait-il l'obligeance de me passer une copie du contrat et des lettres échangées entre le ministère et l'entrepreneur ?

M. HYMAN : Certainement. La correspondance ne fournira peut-être pas cependant tous les renseignements que je viens de donner au sujet de la pierre. L'an dernier, j'ai rencontré l'entrepreneur à Halifax ; je lui ai recommandé de pousser les travaux avec la plus grande diligence ; nous avons discuté cette question et c'est là qu'il m'a fait au sujet de la pierre l'observation que je viens de vous rapporter.

M. R. L. BORDEN : J'aimerais avoir l'occasion de revenir sur cette question après la production des documents, mais je ne demande pas que l'adoption de cet item soit différée.

M. HYMAN : Très bien ! Je me ferai un plaisir de revenir sur cet item avant que le budget du département des Travaux publics soit définitivement voté.

M. R. L. BORDEN : Le département devrait, à mon avis, employer tous les moyens que la loi lui fournit pour forcer l'entrepreneur à faire diligence. Le directeur général des Postes a parlé l'autre jour du local misérable et délabré où se trouvent installés le directeur de la poste à Halifax et son personnel. Il s'est exprimé avec beaucoup d'énergie, mais il n'a dit que la vérité.

L'entreprise n'a été adjugée que deux ans environ après le vote du crédit ; et, bien que que l'édifice eut dû être terminé il y a cinq ou six mois, il reste aujourd'hui un quart de l'ouvrage à faire. Les circonstances exigeaient impérieusement l'achèvement des travaux dans le délai stipulé au contrat, et il me semble que les raisons que nous a données le ministre n'excusent pas un aussi long retard.

L'entrepreneur savait quelle espèce de pierre il était tenu d'employer, et il aurait dû prendre les moyens de s'en procurer au plus tôt. Si j'ai bien compris, il cherche à s'excuser en disant qu'il lui était difficile de se procurer de la pierre. Est-ce que le contrat ne contient aucune clause pénale dont le département aurait pu se prévaloir pour forcer l'entrepreneur à être un peu plus expéditif. C'est pour m'assurer de la chose que j'aimerais voir une copie du contrat. Le ministre doit être capable de me dire si le contrat stipule les clauses pénales ordinaires et s'il autorise le gouvernement à poursuivre l'entrepreneur au cas où les travaux ne seraient pas exécutés dans le délai fixé.

M. HYMAN : Le contrat contient les clauses que le département impose ordinairement aux entrepreneurs. Il oblige l'adjudicataire à déposer entre les mains du gouvernement un cautionnement égal à 10 p. 100 du montant de l'entreprise, et il donne le droit à la couronne de confisquer ce dépôt, en tout ou en partie, selon qu'elle le juge convenable. Mais c'est là une clause très rigoureuse, et le gouvernement ne s'en prévaut pas toujours. Je ne connais pas un seul cas où la coronne ait opéré cette confiscation. Dans le cas qui nous occupe, l'entrepreneur nous a dit, pour expliquer ses retards, qu'il éprouvait beaucoup de difficulté à se procurer de la pierre.

M. R. L. BORDEN : La clause pénale est parfois appliquée. Je connais un cas où le gouvernement impérial, ayant confié l'exécution de certains travaux à un entrepreneur d'Halifax, s'en est prévalu. Le contrat stipulait que l'entreprise devait être terminée dans un délai fixé ; et l'adjudiataire en défaut fut forcé de payer £6 ou £10 pour chaque jour de retard.

Je ne conseille pas au Gouvernement de traiter aussi rigoureusement l'entrepreneur de l'hôtel des postes d'Halifax, car l'application de la clause pénale serait peut-être peu juste, en raison des difficultés qu'a pu éprouver l'entrepreneur ; cependant, c'est son droit d'en agir ainsi. Je ne veux pas molester l'entrepreneur, mais, d'un autre côté, je voudrais que le Gouvernement fît comprendre qu'il n'est pas désarmé devant sa négligence et qu'il peut le forcer à poursuivre les travaux avec plus de célérité. Est-ce que la marche des travaux est arrêtée ?

M. HYMAN : D'après les renseignements que me fournissent les fonctionnaires du département, l'entrepreneur est à faire transporter les matériaux sur les lieux et à tailler de la pierre. Je ne crois pas que l'on fasse actuellement aucun ouvrage de maçonnerie.

M. R. L. BORDEN : Si j'en juge par ce ce que j'ai vu moi-même, l'entrepreneur n'est pas très pressé.

Quoi qu'il en soit, avant de porter un jugement définitif, je veux prendre connaissance de la correspondance que l'on a promis de déposer sur le bureau. Mais je serais fort surpris si l'entrepreneur donnait des raisons satisfaisantes du long retard que les travaux ont éprouvé.

M. HYMAN : Je produirai les documents.

(Adopté.)

Edifice public à Inverness, $15,000.

M. GANONG : Inverness est-il une ville ?

M. McLENNAN : Oui, depuis l'an dernier.

M. GANONG : Le recensement ne classe pas Inverness parmi les villes.

M. McLENNAN : Un recensement municipal fait l'an dernier démontre que la population d'Inverness est d'environ 3,000 âmes. Cette ville se développe très rapidement et sa population est déjà plus considérable que celle du chef-lieu du comté d'Inverness. Les progrès sont si rapides qu'à la date du dernier recensement, en 1901, le nombre de ses habitants ne dépassait pas 100, tandis qu'aujourd'hui, grâce à l'exploitation que la compagnie dite "The Inverness Coal and Railway Company" fait des mines de houille qui se trouvent dans le voisinage, la population est de 3,000 âmes, d'après le recensement que la municipalité a fait l'an dernier aux fins de se constituer en corporation de ville.

Le rapport du directeur général des Postes de 1900 ou 1901 démontre que les recettes du bureau de poste à cette date ne s'élevaient qu'à $80 ou $85. Aujourd'hui, ces recettes sont de $1,255. L'an dernier, le montant des mandats-poste émis a dépassé $11,000. Ces chiffres démontrent à l'évidence le développement rapide de cette petite ville. Dans le même comté, il y a deux autres villes dont le développement, dû aux mêmes causes est très rapide, sans cependant égaler celui d'Inverness. L'an dernier, on a extrait de ces mines 200,000 tonnes de houille. Les droits que le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse a perçus de cette source s'élèvent à $20,000, et l'exploitation de ces houillères a dû rapporter au gouvernement fédéral une somme aussi considérable.

Les tableaux des douanes ne rendaient pas justice à ces centres industriels, parce que les marchandises qui y sont consommées sont entrées à Halifax et à Montréal. Je n'hésite pas à dire que les recettes douanières que l'on perçoit de ces villes naissantes excèdent celles de Canso et de beaucoup d'autres endroits qui sollicitent de pareils édifices. J'ajouterai que le comté d'Inverness qui, par sa population et ses ressources, est un des plus importants de la Nouvelle-Ecose, ne possède pas un seul édifice public. D'après le dernier recensement, la population de ce comté est de 25,000 âmes en chiffres ronds, et les progrès des agglomérations minières dont je viens de parler sont tellement rapides que je ne crois pas exagérer en disant qu'elle est aujourd'hui de 30,000 âmes. Cependant, ce comté ne possède pas un seul édifice public.

M. FOSTER : Quelles sont les recettes provenant des douanes ?

M. McLENNAN : $1,950. Les marchandises en destination d'Inverness sont débarquées à Port-Hood.

M. GANONG : Quel est le coût de cet édifice, y compris l'emplacement ?

M. HYMAN : L'emplacement n'est pas encore choisi. J'espère pouvoir ériger un édifice public de la classe "C" pour $9,500. L'appareil de chauffage coûtera $1,128, les agencements, $1,485, les boîtes, $288, formant, avec les autres accessoires, un total de $14,500.

M. GANONG : Il est évident que les recettes postales ne vous justifient pas de construire cet édifice. Vous pourriez difficilement trouver une ville, ayant la même population qu'Inverness, où les recettes postales soient aussi minces.

M. FOSTER : Le coût de l'emplacement n'est pas compris dans ces $15,000 ?

M. HYMAN : Non.

M. McLENNAN : Si les recettes postales sont si minces, c'est que le bureau de poste ne répond pas aux besoins de la ville et est installé dans une misérable bicoque. La compagnie de chemin de fer et la banque, au lieu d'avoir recours au receveur pour la réception et la transmission de leurs objets de correspondance s'adressent directement au conducteur du wagon-poste. Les loyers sont très élevés à Inverness et le Gouvernement n'a pu y trouver un local convenable pour le prix qu'il était disposé à payer.

M. FOSTER : Est-ce que les institutions que l'honorable député vient de nommer achètent leurs timbres au wagon-poste ?

M. HYMAN : Je ne puis renseigner mon honorable ami à ce sujet.

M. McLENNAN : Rien ne les empêche d'acheter leurs timbres où elles les jugent à propos.

M. FOSTER : On ne vient pas les chercher à Ottawa ?

M. McLENNAN : Non, mais on va à d'autres bureaux de poste.

M. FOWLER : A quelle distance de la ville sont situés ces autres bureaux ?

M. McLENNAN : Je sais que la banque achète ses timbres à d'autres bureaux de poste.

M. FOWLER : La seule raison de cet état de choses n'est pas simplement l'insuffisance du local ? Assurément, on doit pouvoir garder des timbres dans ce bureau de poste et une personne qui veut en acheter doit pouvoir y entrer et se mettre à l'abri du vent ou de la pluie ?

M. McLENNAN : Le local laisse tant à désirer que les institutions que j'ai nommées n'y veulent pas avoir affaire.

M. FOWLER : Mon honorable ami avouera que lorsqu'il fait beau, on peut aller y acheter des timbres sans trop d'inconvénients ?

M. A. MARTIN : La ville seule renferme-t-elle 2,800 âmes ? J'aimerais savoir s'il y a dans le comté d'autres bureaux de poste ?

M. HYMAN : Je ne puis satisfaire la curiosité de l'honorable député à ce sujet. Je sais qu'il n'y a pas dans le comté d'autres édifices publics appartenant au gouvernement fédéral.

M. A. MARTIN : Quelle est la population du village où est situé ce bureau de poste ?

M. HYMAN : 3,000 âmes.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre croit-il qu'un bureau de poste de $14,000 répondrait aux besoins de cette ville prospère ? Si le développement, dont nous a parlé l'honorable député d'Inverness (M. McLennan) ne se ralentit pas, cette ville aura peut-être besoin, dans deux ou trois ans, d'un édifice public de $30,000.

M. McLENNAN : Sans doute. Je reviendrai encore à la charge.

(Adopté.)

Edifice public de Shelburne, $15,000.

M. HYMAN : L'objet de ce crédit est de construire un édifice public à Shelburne. L'emplacement n'est pas encore acheté. Les recettes postales sont de $1,552 et les recettes provenant des douanes sont de $1,227. Celles-ci ont doublé l'an dernier.

M. FOSTER : Quelle est la population de Shelburne ?

M. HYMAN : D'après le dernier recensement, 1,445 âmes.

M. FOSTER : Combien coûtera cet édifice ?

M. BARR : Il est très difficile de savoir sur quel principe s'appuient les honorables membres de la droite pour demander ces crédits. A Shelburne (N.-E.), dont la population est de 1,445 âmes, le Gouvernement veut ériger un édifice dont le coût probable est de $15,000, et à Shelburne (Ont.), qui contient à peu près le même nombre d'habitants, il n'y a aucun édifice public .

M. BERGERON : Et le receveur a été destitué.

M. BARR : Oui. On vote sans doute ces crédits pour récompenser la Nouvelle-Ecosse d'avoir envoyé ici un contingent solide de députés libéraux. L'Ontario a fait preuve de plus d'indépendance et on veut l'en punir. Pourquoi ne pas tenir la balance égale entre les provinces ? Pourquoi un village de la Nouvelle-Ecosse serait-il doté d'un édifice public, lorsqu'un village de l'Ontario, tout aussi important tant par sa population que pour ses recettes postales, n'en a aucun ? Quel principe suit-on en cette matière ? Il faut traiter toutes les provinces avec justice et sur un pied d'égalité, lorsqu'il s'agit de la dépense des deniers publics.

L'Ontario s'est prononcée à une forte majorité contre le parti libéral aux dernières élections c'est sans doute pour cela que cette province ne reçoit pas la part que sa population lui donne le droit d'exiger. Les membres de la droite se montrent plus généreux envers les provinces qui ont élu une majorité de leurs amis. " Aux vainqueurs, les dépouilles ", voilà le grand principe qui semble guider le Gouvernement en cette ma-

tière. C'est là un principe que le parti libéral a éloquemment dénoncé autrefois ; mais pendant leurs quelques années de pouvoir, les libéraux semblent avoir oublié et leurs principes et leurs promesses. Aujourd'hui, ils poussent le favoritisme plus loin qu'aucun gouvernement ne l'a jamais fait. Il faut mettre fin à ce système vicieux qui fait que les comtés qui ont envoyé ici des députés ministériels reçoivent plus de faveurs que les autres.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami a tort de croire que l'on ne rend pas justice à la province d'Ontario. Il a tort surtout d'imputer au Gouvernement des motifs qu'il n'a jamais eus. Il peut arriver qu'une province reçoive plus qu'une autre, mais le Gouvernement, dans la préparation du budget des travaux publics, ne se laisse certainement pas guider par l'esprit de parti.

Si l'honorable député veut bien se référer à la page 17 du budget, il constatera que les crédits que nous demandons cette année pour la province d'Ontario forment un total de $1,094,201.

M. SAM. HUGHES : Pour les bureaux de poste ?

Sir WILLIAM MULOCK : Pour la construction d'édifices publics. Les crédits que nous demandons pour la Nouvelle-Ecosse ne s'élèvent qu'à $240,000. Sans doute sous le rapport de la population et de la superficie du territoire, l'Ontario est beaucoup plus considérable que la Nouvelle-Ecosse, mais celle-ci ne reçoit pas 28 p. 100 des crédits destinés à l'Ontario.

M. BARKER : Le chiffre de sa population est beaucoup plus faible.

M. GANONG : A combien reviendra ce bâtiment ? L'emplacement, dites-vous, n'est pas encore acheté ?

M. HYMAN : Dans ce bâtiment seront seront placés les bureaux de la douane et de la poste. L'on prévoit qu'il en coûtera environ $8,500 pour le construire ; le coût estimatif du calorifère sera de $500, celui de l'aménagement, de $1,500, celui des trottoirs, des clôtures, etc., de $500 et l'on alloue $1,500 pour faire face aux imprévus, ce qui porte à $13,000 le coût total du bâtiment.

M. GANONG : Je remarque que la population de cette ville s'est accrue avec une rapidité étonnante, puisqu'elle est aujourd'hui de 1,445 habitants. A l'avant dernier recensement, la population était de 1,300 âmes ; elle s'est donc augmentée de 145 habitants au cours de la dernière période décennale. On dirait que les comtés représentés par les ministres sont aussi bien traités que les autres.

M. FOSTER : Où s'est expédiée la besogne depuis vingt ans et où s'expédie-t-elle en ce moment ?

M. HYMAN : Dans un bâtiment pris à loyer.

M. FOSTER : Quel loyer payez-vous ?

M. HYMAN : $60 pour le bureau de poste et $40 pour celui de la douane.

M. FOSTER : Cela fait $100 ; et la recette de la douane, dites-vous, est de $1,227. Vous construisez donc un bureau de douane pour percevoir cette somme-là.

(Adopté.)

Sydney — bâtiment public — agrandissement, $2,500.

M. HYMAN : Ce faible crédit est destiné au parachèvement d'une annexe ajoutée à l'édifice public de Sydney. La construction de la partie principale de cet édifice remonte à un certain nombre d'années.

M. BARKER : Nous pourrions étudier en même temps les deux item qui se rapportent aux bâtiments publics de Sydney et de Sydney-Mines.

M. HYMAN : Les deux villes ne se touchent pas.

M. BARKER : Elles sont assez rapprochées l'une de l'autre. Il a été inscrit au budget de l'année dernière et à celui de cette année des crédits s'élevant, en tout, à environ $200,000 à être dépensés dans les environs de Sydney. Nul ne s'oppose, je crois, à ce que l'on favorise Sydney dans la mesure du possible, mais on devrait nous faire connaître tous les détails de cette dépense.

M. HYMAN : La ville de Sydney est située d'un côté du port, et celle de Sydney-Mines s'élève sur le côté opposé. J'ignore combien de milles les séparent l'une de l'autre ; la distance est néanmoins assez grande, je le sais.

M. D.-D. McKENZIE : Une distance d'une couple de milles les sépare. La somme inscrite ici servira à compléter le bâtiment public de Sydney.

(Adopté.)

Sydney — bâtiment public — agrandissement,

M. FOSTER : S'agit-il ici d'un bâtiment nouveau ?

M. HYMAN : Oui ; l'entreprise est adjugée à raison de $16,750.

M. FOSTER : Y compris les aménagements et tout ?

M. HYMAN : C'est le coût du bâtiment proprement dit. L'on estime que le calorifère coûtera $2,000, que les aménagements représenteront une dépense de $3,000, et l'on porte l'imprévu à $2,500. Le tout représentera environ $24,000. Nous ne savons pas encore si nous devrons pourvoir le bâtiment de fils électriques ; si nous en posons, il faudra ajouter $1,000 à cette somme-là.

M. BLAIN : Qu'avez-vous payé l'emplacement ?

M. HYMAN : Nous l'avons acheté il y a quelque temps au prix de $4,500.

M. FOSTER : Quelle est la population de la ville ?

M. HYMAN : De 3,191 habitants.

M. INGRAM : Quelle est la superficie de l'emplacement ?

M. HYMAN : C'est un terrain situé à l'angle de la rue Principale et de l'avenue Fraser ; il mesure 96 pieds de front, 45 de largeur et 136 de profondeur sur un côté ; il est en forme de triangle.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il vu, comme le conseil lui en a été donné, à ce que tous ces bâtiments soient isolés ? Aux Etats-Unis, je l'ai fait observer, la loi veut que tous les édifices de l'Etat soient situés à une certaine distance—à cent pieds, je crois—,de tout autre bâtiment public ou privé.

M. HYMAN : Cela ne me paraît pas praticable lorsqu'il s'agit de petits bureaux de poste. Dans le cas présent, l'emplacement a coûté $4,500, et je me demande s'il conviendrait d'ajouter encore à la dépense pour isoler le bâtiment. Autant que possible, nous achetons des emplacements faisant angle ; cela nous permet de laisser de chaque côté du bâtiment un passage ou une ruelle qui le sépare des autres.

M. SAM. HUGHES : Ne connaissant pas la valeur des terrains à Sydney-Mines, je ne saurais dire si cet emplacement a été payé trop cher à $4,500, mais on a souvent, sous tous les régimes, payé les terrains beaucoup trop cher. La dépense dût-elle être triplée, je suis persuadé que le Gouvernement aurait encore raison de faire ériger des édifices publics d'une beauté réelle, qu'il serait même justifiable de les faire construire non pas sur les grandes rues, mais au milieu des squares et des parcs publics les plus rapprochés du centre des affaires, parce qu'ils y auraient meilleure apparence, tout en étant protégés contre les incendies qui pourraient se déclarer dans les bâtiments voisins. J'espère que cette observation fixera l'attention du ministre. Puisque nous sommes tenus de construire ces sortes de bâtiments, le public ne murmurera pas si l'on dépense $2,000 pour celui-ci dans le but d'en embellir les environs.

M. HYMAN : S'il appartient au ministère de faire le choix des emplacements, il va sans dire que nous devons, dans la plupart des cas, tenir compte des besoins de la ville ou de la cité où l'édifice doit être érigé. Si nous n'avions à nous préoccuper que de la seule beauté des bâtiments nationaux, nous pourrions peut-être suivre le conseil de l'honorable député, mais il a toujours été d'usage au ministère, et c'est aussi notre désir, de se conformer autant que possible aux besoins des villes où l'on érige des édifices publics.

M. SAM. HUGHES : C'est sans doute à cet usage-là que l'on s'est conformé lorsqu'il s'est agi de construire la salle d'exercice de Sherbrooke ?

M. FOSTER : Quelle recette perçoit-on à cet endroit-là ?

M. HYMAN : La recette du bureau de poste est de $2,450 ; celle de la douane ne s'est élevé, l'année dernière, qu'à $85.

M. D. D. MACKENZIE : La douane n'a pas de bâtiment à Sydney-Mines; cette ville est un port secondaire dépendant de celui de Sydney. Le bureau de poste se trouve dans un bâtiment loué par l'Etat.

M. FOSTER : Quel loyer paie-t-on ?

M. D. D. MACKENZIE : Le budget m'apprend que le directeur de la poste touche $65 pour payer le loyer et le combustible ; mais le bureau est manifestement insuffisant, et le besoin d'aménagements plus convenables se fait impérieusement sentir depuis assez longtemps. L'honorable ministre a dit, il est vrai, que la population de Sydney-Mines est de 3,000 âmes ; je me permettrai de faire observer que de toutes les villes de la Nouvelle-Ecosse celle-ci est de celles qui se développent avec le plus de rapidité, et que sa population est aujourd'hui de plus de 5,000 habitants. Il est passé par le bureau de poste, l'an dernier, pour $64,000 de mandats-poste, ce qui indique qu'il se fait dans la ville pour un chiffre assez considérable d'affaires. C'est le berceau de la "Nova Scotia Steel and Coal Company." En ces dernières années, le chargement de la houille y a triplé. A tout considérer, il s'agit ici d'une ville importante qu'il importe de ne pas juger d'après le faible montant de droits qu'y perçoit la douane.

(Adopté.)

Souris—bâtiment public, $10,000.

M. FOSTER : A-t-on déjà entamé ce crédit ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Quelle est la population de cette ville ?

M. HYMAN : De 2,000 habitants, en chiffres ronds. La recette de la poste y est de $1,537, et celle de la douane, de $3,358. On estime que la construction du bâtiment coûtera $9,500 ; le calorifère, $1,128 ; les aménagements reviendront à $1,763, ce qui, avec les dépenses imprévues, représente, en tout, $14,500. S'il nous faut poser des fils électriques, il faudra ajouter $500 de plus. L'emplacement n'est pas encore choisi.

M. FOSTER : Quel chiffre d'affaires se fait-il actuellement ?

M. HYMAN : Ce renseignement me manque.

M. FOSTER : Avant d'entreprendre la construction de quelque nouveau bâtiment, le ministre charge-t-il ses fonctionnaires de lui faire un rapport au sujet des aménagements qui existent déjà ?

M. HYMAN : Dans les seuls cas où c'est le ministère des Travaux publics qui loue les bâtiments. Dans le cas présent, le loyer étant payé par les ministères des Postes et des Douanes, je n'ai pas de rapport à ce sujet.

M. SAM. HUGHES : A propos d'emplacements, ne conviendrait-il pas d'obtenir des promesses de vente avant que le public sache qu'il doit être construit un édifice public ? Les propriétaires ont la bonne habitude d'élever le prix de leurs terrains dès qu'ils apprennent que le gouvernement se propose de faire construire un bâtiment quelconque. Pourquoi ne chargerait-on pas un fonctionnaire du ministère de retenir d'avance un emplacement convenable ? Il pourrait même se dispenser de consulter le chef libéral de la localité pour retenir, au moyen d'une promesse de vente, un emplacement d'une étendue suffisante pour que l'on pût entourer le bâtiment d'un joli jardin public. Si l'honorable ministre consentait à inaugurer un tel système, il s'immortaliserait du coup.

M. HYMAN : Depuis que j'ai à m'occuper des choses du ministère, nous nous sommes toujours efforcés d'obtenir ces promesses de vente en évitant le bruit autant que possible, afin que le Gouvernement ne fût pas tenu de payer des prix excessifs. C'est ainsi que je cherche en ce moment à obtenir des promesses de vente en différents endroits. D'ordinaire, nous nous assurons ainsi de plusieurs emplacements, puis, avant de prendre une décision, nous les faisons visiter par un fonctionnaire qui nous fait rapport.

M. SAM. HUGHES : Le ministre a-t-il jamais comparé le chiffre de l'évaluation municipale de ces emplacements au prix que le gouvernement les paie ?

M. HYMAN : Instruction a été donnée à notre représentant de se renseigner sur ce point afin de déterminer la valeur des terrains.

(Adopté.)

Campbellton—bâtiment public, $16,000.

M. FOSTER : Quelle est la population de cette ville ?

M. HYMAN : De 3,500 habitants. La recette de la poste y est de $4,836, et celle de la douane s'élève à $13,686. Les travaux de construction de l'édifice sont donnés à l'entreprise à raison de $16,600. On estime que le calorifère coûtera $2,000 ; l'ameublement et les aménagements, environ $2,000 ; l'agrandissement des trottoirs, s'il y a lieu, $500, ce qui, ajouté à $3,000 de dépenses éventuelles, portera le coût du bâtiment à environ $25,000. Nous ne savons pas encore si nous devrons installer l'électricité.

M. FOSTER : Qu'avez-vous payé l'emplacement ?

M. HYMAN : $4,000.

M. FOWLER : De qui l'avez-vous acheté ?

M. HYMAN : De M. Archibald Mackenzie.

M. FOWLER : Quelle en est la superficie ?

M. HYMAN : De 100 pieds carrés.

M. GANONG : Le présent crédit étant le seul qui soit destiné aux édifices publics du Nouveau-Brunswick, je crois devoir faire observer encore une fois au ministre qu'il se trouve dans la division électorale que je représente trois villes où le besoin d'un bâtiment fédéral se fait plus impérieusement sentir qu'à Shelburne. Milltown possède une importante filature de coton qui fournit de l'emploi à cent ouvriers ; sa population est de plus de 2,000 habitants. On n'y voit aucun bâtiment public. La ville de Saint-Andrews est aussi importante que celle de Shelburne ; c'est, en même temps que le chef-lieu du comté, une grande station balnéaire où l'on voit le plus vaste hôtel de toutes les Provinces maritimes. Il ne s'y trouve cependant pas un seul bâtiment public. M. Gillmor avait promis de doter la ville de Saint-George d'un bureau de poste. Bien que le Gouvernement le nie aujourd'hui, je suis bien sûr qu'il avait autorisé M. Gillmor à faire cette promesse. Saint-George possède cinq grands établissements où l'on façonne le granit, et une très importante fabrique de pâte de bois ; on n'y voit cependant pas le moindre bâtiment public. Le bureau de poste y est un sujet de confusion pour le gouvernement fédéral ; je m'étonne que le directeur de la poste consente à continuer à l'occuper.

J'aimerais que le ministre tînt compte de mes observations. Comme je le disais cette après-midi, en répartissant équitablement les sommes que l'on dépense sans raison à Antigonish, on pourrait améliorer sensiblement l'état de choses qui existe dans les villes que je viens de mentionner. A tout événement, si l'argent abonde dans le Trésor, nous ferons bon accueil à l'inscription d'un crédit au budget supplémentaire.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Ganong) devrait, en justice, laisser savoir au comité qu'une des villes de sa division possède un important édifice fédéral.

M. GANONG : Il convient de dire aussi que, eu égard au chiffre de sa population, il

n'est pas de ville au Canada où la poste ou la douane tire un revenu aussi considérable. (Adopté.)

Saint-Jean—salle d'exercice, $10,000.

M. DANIEL : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître les dimensions de cet édifice ?

M. HYMAN : Je demanderai que ce crédit reste en suspens. Je préférerais qu'on en abordât l'étude en présence de mon honorable collègue de la Milice. Je ne suis pas en possession de tous les détails que j'aimerais avoir.

M. DANIEL : Je rappellerai au ministre que cette somme fut votée l'an dernier, et qu'en février 1904 on mettait sous les yeux des habitants de mon comté les plans d'une salle d'exercice. Puisque ces plans étaient déjà tracés à cette époque-là, le ministre doit certainement pouvoir nous faire connaître aujourd'hui les dimensions et autres détails particuliers de l'édifice et nous dire où il sera construit. Le besoin de cette salle d'exercice se fait vivement sentir à Saint-Jean ; l'ancienne, si je ne me trompe, est du nombre des premières qui furent construites au Canada. C'est un bâtiment en bois qui fait eau de toutes parts et dont l'entretien coûte fort cher à l'Etat. En outre, elle est loin de suffire aux besoins de la troupe. Nous avons un régiment d'artillerie et un d'infanterie. Saint-Jean, le ministre ne l'ignore pas, est un des points stratégiques du Canada ; la ville est située à l'embouchure d'un fleuve important, le Pacifique-Canadien et l'Intercolonial viennent y aboutir. Il est certain qu'il faudra bientôt y établir une batterie permanente. La troupe actuelle de Saint-Jean est excellente ; je crois que son artillerie a plus d'une fois remporté les plus hautes récompenses décernées au tir d'artillerie. D'autre part, son infanterie lui fait honneur à tous points de vue. Amoureux du métier, les hommes méritent tous les encouragements. Ce qui les afflige le plus, c'est qu'ils manquent de salles d'armes et de salles d'exercice convenables. Je sais pour y avoir appartenu que l'artillerie s'est vue dans la nécessité de se faire construire deux salles d'armes, l'une à l'extrémité nord et l'autre à l'extrémité ouest de la ville. Il me semble que nul corps militaire du Canada ne devrait être assujetti à une obligation semblable.

Le présent item étant voté depuis deux ans, le ministre devrait certainement nous expliquer comment il se fait que l'on n'entend plus parler de la salle d'exercice et qu'on n'a pas encore commencé à construire un édifice dont le besoin se fait si vivement sentir.

M. HYMAN : J'ai demandé la mise en suspens de cet item. J'espère que l'honorable député (M. Daniel) ne s'opposera pas à ma demande. Je ne suis mû en ceci que par le seul désir de lui fournir les renseignements qu'il veut avoir. Cette question étant du ressort du ministère de la milice, je préférerais attendre, pour la débattre, que mon honorable collègue de la Milice fût présent.

Monsieur le président : L'item est réservé.

Saint-Jean—Maison de dépôt pour les immigrants, $22,000.

M. FOSTER : Que doit-on faire là ?

M. HYMAN : Il s'agit de la construction d'un pavillon de surveillance dans le port de Saint-Jean. Jusqu'à présent, nous nous sommes heurtés à la difficulté de trouver un emplacement. J'ai par devers moi une note du docteur Bryce qui s'emploie en ce moment à s'assurer d'un terrain convenable. C'est notre intention de limiter la dépense au chiffre de la somme inscrite au budget.

M. DANIEL : Il s'agit, je suppose, d'un bâtiment nouveau ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : L'entreprise en est-elle adjugée ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Vous avez cependant adjugé l'entreprise d'une maison d'immigrants à Saint-Jean

M. HYMAN : Il s'agit ici d'un pavillon de surveillance qui diffèrent un peu des bâtiments ordinaires.

M. DANIEL : C'est une sorte d'hôpital pour les immigrants ?

M. HYMAN : Oui, quelque chose comme cela. Lorsque les immigrants arrivent à plein navire, je crois que l'on se sert des bâtiments ordinaires. Dans ces groupes considérables d'immigrants, il se trouve toujours un certain nombre d'individus qu'il faut retenir pour les soumettre à l'examen médical ou pour des raisons d'hygiène.

M. FOSTER : Où se propose-t-on de construire ce pavillon—au sein de la ville ou sur l'île de la Perdrix.

M. HYMAN : Le docteur Bryce, chef du département, m'a appris il y a deux ou trois jours qu'il est sur le point de choisir l'emplacement, mais j'ignore où il se trouvera ?

M. DANIEL : Vraisemblablement dans les limites de la ville.

M. OSLER : Ce bâtiment est destiné aux immigrants retenus pour être soumis à l'examen ?

M. HYMAN : Oui.

M. OSLER : Si l'Etat ne possède pas déjà de bâtiment de ce genre, il est indiscutable que celui-ci doit être construit, car il nous vient ici des immigrants qui sont loin de valoir ceux que l'on admet aux Etats-Unis. Quoi qu'on dise, ces gens réussissent à entrer au Canada pour se faufiler ensuite aux

Etats-Unis. Hâtons-nous de nous pourvoir d'établissements où nous pourrons faire examiner et surveiller ces gens. S'ils ne nous conviennent pas, qu'on les rapatrie. Il vient au Canada. surtout de l'Italie méridionale, une foule d'individus atteints de maladies contagieuses dont nous n'avons que faire. Si les stations de quarantaine de Saint-Jean, d'Halifax et de Québec ne suffisent pas, pas n'est besoin de venir nous demander de voter les mêmes crédits une deuxième fois ; qu'on les dépense sans tarder.

M. HYMAN : Si je me rappelle bien, il a été construit un pavillon de ce genre dans la province de Québec, l'année dernière. Le budget de cette année comprend un article destiné à la construction d'un bâtiment semblable à Halifax. Celui dont il s'agit ici sera construit à Saint-Jean. Le docteur Bryce, je le répète, s'emploie en ce moment à trouver un emplacement. J'ai prié l'architecte en chef d'appeler l'attention du docteur Bryce sur cette question dès qu'il sera de retour. La construction du pavillon sera commencé sans retard.

M. DANIEL : Le docteur Bryce s'est rendu sur les lieux assez tôt l'été dernier pour que l'on pût commencer les travaux. Il semble évident que ce que l'on veut construire ne devra pas coûter bien cher. Si l'emplacement n'est pas encore choisi, on doit cependant savoir à peu près l'endroit où s'élèvera le pavillon. Le retard qu'on a apporté en cette affaire, la faute n'en est pas au docteur Bryce, mais plutôt, à mon avis, au Gouvernement. L'honorable député de Toronto-ouest (M. Osler) l'a dit avec raison, il importe au plus haut point que nous ayons un établissement où l'on pourra surveiller les immigrants dont l'état de santé constitue un danger—ceux qui souffrent du trachoma, du porrigo et autres maladies contagieuses. Un tel établissement est d'un besoin urgent. Depuis le commencement de l'hiver les immigrants entrent au pays par Saint-Jean. La somme dont il s'agit ici a été votée l'année dernière, et aucune bonne raison n'a été alléguée pour motiver l'inaction du ministère.

M. HYMAN : Je sais que le docteur Bryce a eu assez de peine à trouver un emplacement convenable. Dès que celui-ci sera définitivement choisi, nous préparerons les plans et devis, chose que le ministère ne peut faire tant que le terrain ne lui est pas connu.

M. DANIEL : Ces $22,000 paieront-ils et l'emplacement et le bâtiment ?

M. HYMAN : Nous estimons qu'un bâtiment comme celui-là devra coûter $18,000 ; d'après l'estimation faite par l'architecte en chef, le tout, y compris les dépenses imprévues, occasionnera une dépense de $22,000.

M. DANIEL : Quelle sera la grandeur du bâtiment ?

M. HYMAN : Impossible de le dire tant que nous ne saurons pas quelle sera la superficie du terrain. Le chef de ce service, le docteur Bryce, va nous mettre en mesure de choisir entre deux ou trois emplacements.

M. DANIEL : J'approuve en tous points l'objet de ce crédit ; mais on devrait se hâter de construire ce bâtiment, car rien n'est plus important que la surveillance des immigrants aux ports de débarquement. Ce n'est pas pour l'amour de $2,000, ce me semble, que l'on devrait tarder à ériger un dépôt convenable.

M. HYMAN : L'hiver, me dit-on, tous les immigrants passent par Saint-Jean ; dans ce cas, je crois pouvoir promettre que les travaux seront terminés pour l'hiver prochain.

(Adopté.)

Saint-Jean—Station de quarantaine, île de la Perdrix ; hôpital et deux maisons de dépôt ; matériel et bâtiment pour gaz acétylène ; aussi réparations aux vieux bâtiments, service d'eau, etc., $22,000.

M. DANIEL : Ce montant couvre-t-il les dommages causés par le coup de vent qui a renversé l'été dernier le bâtiment qui était en voie de construction?

M. HYMAN : Nous nous sommes entendus avec l'entrepreneur au sujet du bâtiment qui a été renversé. Il n'est rien alloué pour cet accident.

M. DANIEL : Quel est l'architecte qui a dressé les plans de ce bâtiment?

M. HYMAN : Les plans et devis sont préparés à Ottawa. Nous avons un représentant qui surveille les travaux exécutés là-bas.

M. DANIEL : La construction devait être défectueuse, puisque le bâtiment a été renversé par un coup de vent avant qu'il fût terminé ; au reste, on disait couramment que la hauteur n'en était pas proportionnée à la largeur, que les longrines étaient trop faibles, et que l'accident ne se serait pas produit si l'architecte s'était un peu préoccupé de la sûreté du bâtiment en en dressant les plans. Ce bâtiment est situé sur une île exposée à tous les vents, et les tempêtes de l'Atlantique sont assez violentes en hiver.

M. HYMAN : Si ce bâtiment a été renversé par le vent, la faute n'en est pas nécessairement à l'architecte. C'est plutôt le constructeur qui est responsable de l'accident, parce qu'il n'avait pas suffisamment protégé le bâtiment. L'entrepreneur aurait dû prévoir une tempête comme celle-là. On me dit qu'il n'avait même pas garni les fenêtres de planches, de sorte que le vent s'engouffrant à l'intérieur ne tarda pas à tout démolir. Les cloisons n'étaient même pas encore mises en place. C'est l'adjudicataire de l'entreprise qui supporte le fardeau des pertes.

M. FOSTER : Je vois que ce bâtiment sera éclairé au gaz acétylène. Combien coûte l'appareil?

M. HYMAN : Le générateur complet coûte $4,625. Il a été acheté de l'"Acetylene Gas Construction Company," de Sainte-Catherine.

M. FOSTER : Est-ce la seule compagnie du genre qu'il y ait au Canada?

M. HYMAN : Je n'en connais pas d'autre.

M. FOSTER : A-t-on fait soumissionner la fourniture d'un générateur de gaz acétylène?

M. HYMAN : Je ne crois pas.

M. FOWLER : Je ferai savoir au ministre qu'il existe dans le comté que j'ai l'honneur de représenter ici une fabrique d'appareils à gaz acétylène située à une distance de moins de vingt-cinq milles de Saint-Jean. Se procurer un générateur est donc chose facile.

M. HYMAN : Celui-ci était acheté avant que je prisse la direction du ministère. Il n'est pas nécessaire, ce me semble, que nous demandions des soumissions lorsqu'il s'agit d'une dépense n'excédant pas $5,000. Il faut toutefois que l'architecte en chef certifie que le prix est juste et raisonnable, ce qui fut fait dans le cas qui nous occupe.

M. OSLER : La compagnie s'est-elle fait adjuger l'entreprise de la fourniture du gaz acétylène?

M. HYMAN : Non.

M. OSLER : Est-il fourni par une seule compagnie?

M. HYMAN : Je ne saurais dire.

M. BARR : A-t-on demandé des soumissions?

M. HYMAN : Il n'en a pas été fait d'autre que celle-là.

M. FOWLER : Combien a coûté cet appareil, et combien y a-t-il de becs?

M. HYMAN : L'appareil a coûté $4,625, y compris le posage des conduites ; il y a 500 becs et 2,500 pieds de tuyaux de conduite.

M. OSLER : Le marché vous oblige-t-il à acheter le gaz de la compagnie?

M. HYMAN : Il ne nous oblige à rien du tout.

M. FOWLER : Vous avez donné cette entreprise sans demander de soumissions?

M. HYMAN : Non pas ; il n'a été présenté qu'une seule soumission.

M. OSLER : En réalité, n'existe-t-il au Canada qu'une seule compagnie qui puisse fournir cela?

M. HYMAN : L'honorable député de King N.-B. (M. Fowler) vient de m'apprendre qu'il en existe une autre. Je l'ignorais. Mais dans un cas comme celui-ci, où l'usage de l'acétylène doit être entouré des précautions les plus minutieuses, il me semble que le ministère a eu parfaitement raison d'accepter la soumission d'une maison bien entendue en ces sortes de choses.

M. FOWLER : Il existe au Nouveau-Brunswick une compagnie qui fabrique les générateurs de gaz acétylène ; son personnel est d'une habileté consommée, son outillage est parfait et ses entreprises ont été couronnées du plus grand succès. L'un des membres de cette compagnie a perfectionné les générateurs, et sa découverte est reconnue comme étant fort avantageuse.

M. OSLER : Cette somme comprend sans doute le coût de la fabrication du gaz?

M. HYMAN : Oui, de même que celui des becs et des conduites.

M. OSLER : Lorsque, il y a un an ou deux, ce sujet vint sur le tapis, on croyait généralement qu'il n'existait au Canada qu'une seule compagnie fournissant l'acétylène. Est-ce encore le cas?

M. HYMAN : Je ne connais pas d'autre compagnie. Je crois savoir qu'on peut acheter de l'acétylène à Ottawa et à Sainte-Catherine, mais je ne saurais dire s'il provient d'une seule et même maison.

M. SPROULE : Je me suis laissé dire que les trois établissements, celui d'Ottawa, celui de Sainte-Catherine et celui de Shawenegan, appartiennent à la même compagnie, dont fait partie M. Wilson, qui fut le premier à faire breveter la découverte ; de sorte que tous les bénéfices vont aux mêmes personnes.

M. HYMAN : L'honorable député est bien sûr de cela, sans doute.

M. SPROULE : Deux personnes qui devraient être bien informées—l'une habite Sainte-Catherine, l'autre demeure à Woodstock et connaît fort bien M. Wilson—m'ont appris qu'il n'existe pas de concurrence dans le commerce de l'acétylène, et que le Gouvernement a dû payer le prix fixé par la compagnie pour toutes les fournitures qu'il a achetées pour les feux des lacs et des bouées.

M. HYMAN : Je ne saurais dire ce qu'a fait le département de la Marine et des Pêcheries dans cette affaire ; mais quant aux observations de l'honorable député relativement aux achats de carbure pour la production de gaz acétylène, je ne pense pas qu'il ait le droit de tirer la moindre conclusion. Il n'en a pas été acheté ; le département n'a pas passé de marché pour la fourniture d'acétylène ; et quand il sera nécessaire d'en acheter le département, certes, se le procurera au chiffre le plus bas possible.

M. SPROULE : J'ai parfaitement le droit, si j'ai raison de croire. . . . .

M. HYMAN : Mais ce n'est pas le cas.

M. SPROULE : . . . .que toutes les compagnies fabriquant ce produit au Canada font

partie d'une même coalition, que le Gouvernement a acheté d'elles jusqu'à présent et continuera à acheter d'elles à l'avenir, à moins qu'eux ou d'autres n'acquièrent le droit de fabriquer du gaz acétylène ; j'ai le droit, dis-je, de supposer que ce qui a été fait dans le passé se fera dans ce cas-ci. L'honorable ministre déclare que ce marché a été passé avant qu'il fût chargé de la direction du département. Qui a accordé l'entreprise ? Il doit le savoir.

M. HYMAN : Le département des Travaux publics.

M. SPROULE : Par l'intermédiaire du ministre des Travaux publics ?

M. HYMAN : J'imagine que c'est par l'intermédiaire du ministre des Travaux publics.

M. SPROULE : Et le ministre des Travaux publics est certainement un des propriétaires de ces trois établissements. Ce sont là les renseignements qui m'ont été fournis et c'est la grande objection que j'y ai.

M. HYMAN : Le fait est que je n'ai aucun renseignement à ce sujet. Il semble quelque peu injuste de la part de l'honorable député de faire une critique comme celle-là. Je ne saurais dire si l'honorable ministre des Travaux publics possède pour un seul dollar d'actions dans une compagnie de cette nature. Je ne connais rien du tout de l'affaire. Il me semble qu'étant données toutes les circonstances, l'honorable député aurait mieux fait de ne pas porter cette accusation.

M. SPROULE : Je demande à l'honorable ministre de dire s'il le sait ou non. Il semble être dans un état de bienheureuse ignorance qui est très commode à certains moments.

M. GANONG : En ce qui regarde le prix du carbure, je pense être en mesure d'en parler en connaissance de cause, car voilà quelques années que je m'en sers. Le prix est toujours le même. Ce produit est vendu par les détenteurs de ce qu'on appelle le brevet Wilson. Peu importe de qui vous l'achetez, le prix est partout le même. Mais, d'un autre côté, il existe au moins huit ou neuf bonnes maisons qui fabriquent les appareils pour la production du gaz acétylène. Depuis trois ou quatre ans j'exploite une installation de cent vingt-cinq becs, et je crois que toute cette installation, à part des tuyaux de conduite, m'a coûté à peu près $300. Je me demande à quoi l'honorable ministre va pouvoir appliquer tout l'argent qu'il demande.

M. HYMAN : Comme l'honorable député a fait quelques insinuations au sujet de cette affaire, je ne suppose pas qu'il ait les faits sous les yeux. De fait, ce crédit n'est pas destiné simplement à couvrir les frais de ce qu'on pourrait appeler une installation de cinq cents becs ; il comprend le prix du bâtiment et du gazomètre.

M. GANONG : Le gazomètre fait partie de la machine.

M. HYMAN : Et de plus quelque 2,200 pieds de conduits.

M. GANONG : Les tuyaux ne sont pas très coûteux.

M. FOWLER : Quelle est la longueur des tuyaux ?

M. HYMAN : Quelle est la grandeur du bâtiment ?

M. FOWLER : Oui.

M. HYHAN : 17 x 22.

M. FOWLER : De quel diamètre sont les tuyaux ?

M. HYMAN : Le tuyau d'approvisionnement ?

M. FOWLER : Oui.

M. HYMAN : Je ne connais pas le diamètre du tuyau.

M. FOWLER : L'honorable ministre cherche à justifier l'énorme prix de revient de cette installation en disant qu'elle comprend 2,500 pieds de tuyaux. Dès lors il est important que nous sachions quelle est la grandeur de ce tuyau, car le prix varie suivant la grandeur. J'ai quelque connaissance de ce que peut coûter une installation de gaz acétylène et je crois que le prix de celle-ci est double de ce qu'elle aurait dû être.

M. HYMAN : Bien entendu cela comprend aussi l'excavation.

M. FOWLER : Une telle excavation coûterait à peu près $20.

M. HYMAN : Cela comprend les frais d'excavation ainsi que le prix de construction d'un bâtiment de 17 x 22, en briques, à murs creux, sur fondation de pierre, avec chambre séparée.....

M. FOWLER : Allez-vous maintenant y faire entrer tous les frais de construction du bâtiment ?

M. HYMAN : Certes, l'honorable député ne veut pas insinuer que je cherche à donner le change au comité. Les murs sont en briques, creux, sur fondations en pierres ; il y a 2,500 pieds de conduites ; le mètre de 9 x 12, est de la contenance de 1,000 pieds cubes ; le gazomètre doit être encaissé dans la terre, la pierre ou le béton. Le matériel aura une puissance suffisante pour alimenter 500 lumières et les conduites relieront le gazomètre aux divers bâtiments.

M. FOWLER : Un bâtiment de 17 x 22, à un seul étage et à murs creux, c'est-à-dire contenant deux briques, ne coûterait pas plus de $500.

M. OSLER : Je ne trouve aucunement à redire à la dépense, car je pense que les hommes qui détiennent le brevet d'invention méritent de faire de gros bénéfices ; mais lors-

qu'il s'agit d'un marché entre le Gouvernement et les particuliers, je suis d'avis que les renseignements les plus complets devraient être fournis.

Quant à la question de savoir si le brevet est monopolisé, la compagnie a droit, à mon avis, de retirer de gros bénéfices de cette affaire, qu'elle a lancée il y a nombre d'années ; mais je suis également d'avis que le Gouvernement devrait nous fournir les renseignements les plus complets, afin que nous sachions si la compagnie qui exploite cette invention est un corps fermé et si le Gouvernement est obligé de payer le prix que ces gens exigent. Il faudrait s'assurer que le gouvernement ne paie pas plus cher que les compagnies de chemins de fer. Il est probable que personne ne trouverait à redire si le gouvernement payait le même prix que les forts consommateurs ordinaires. Comme il y a apparemment plusieurs entrepreneurs en mesure d'installer le matériel, il est évident que l'on pourra tirer parti de la concurrence. La Chambre, suivant moi, n'en demanderait pas davantage, et, comme dans ce cas le brevet se trouve être apparemment la propriété d'une coalition, les renseignements les plus complets devraient être fournis, car nous allons dépenser une forte somme pour installer et utiliser ce système d'éclairage.

M. HYMAN : Le département n'a jamais acheté une seule livre d'acétylène. Le département de la Marine et des Pêcheries a déposé ses prévisions budgétaires sur le bureau de la Chambre ; et je n'ai pas de doute que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ne donne tous les renseignements que ces honorables messieurs de la gauche pourront désirer.

M. OSLER : En ce qui regarde l'entreprise de l'installation du matériel, s'il existe plusieurs maisons qui se chargent de faire de ces installations, il ne faudra pas négliger de demander des soumissions de ces diverses maisons, de manière à ce que les détenteurs du brevet d'invention n'aient pas leurs coudées franches en ce qui regarde le matériel, comme en ce qui regarde le gaz.

(Adopté.)

Salle d'armes et remise à canons de Woodstock, $25,000.

M. FOSTER : Qu'est-ce que ce crédit.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à parachever la salle d'armes de Woodstock. Un marché a été passé avec M. Fisher, de Woodstock, le 25 octobre. L'entreprise est la somme de $31,981.

M. FOWLER : Quel est ce M. Fisher ?

M. HYMAN : M. Wm. Fisher. Je ne le connais pas.

M. FOWLER : N'est pas M. Williamson?

M. HYMAN : Je n'ai que "Wm" dans mes notes ; j'imagine que cela veut dire William ; je n'ai pas de renseignements à cet égard. Ce crédit est demandé pour finir les travaux.

M. FOWLER : A combien s'élève le prix total de l'entreprise.

M. HYMAN : Le montant de l'entreprise est de $31,981.

M. FOWLER : Qui a reçu le prix du terrain ?

M. HYMAN : Je crois qu'un terrain a été acheté moyennant $6,000. Cela comprenait un patinoir construit sur le terrain. La toiture et une partie considérable de ce patinoir ont été utilisées dans la construction du nouveau bâtiment. Bien entendu, les plans et devis indiquaient cela. Il fut demandé des soumissions, de la manière ordinaire, par annonces publiques, et la soumission la plus basse fut acceptée.

M. FOWLER : Un employé du département fut-il envoyé sur les lieux pour acheter l'emplacement ?

M. HYMAN : Oui.

M. FORLER : Quel est le nom de cet employé ?

M. HYMAN : Deux employés furent envoyés en divers temps : M. Shearer et M. Ogilvie.

M. FOWLER : Lequel des deux a acheté l'emplacement ?

M. HYMAN : Aucun d'eux n'a acheté l'emplacement. Ils firent rapport au département, et l'emplacement fut plus tard acheté par le ministre.

M. FOWLER : N'aviez-vous pas une promesse de vente sur cet emplacement ?

M. HYMAN : Je n'ai pas ici les détails à cette affaire. Je reçois mes renseignements des employés du département.

M. FOWLER : De qui a-t-il été acheté ?

M. HYMAN : C'est la propriété de Paxton, Baird et du patinoir ; outre un petit lopin acheté de Small et Fisher.

M. FOWLER : Combien avez-vous payé le terrain de Small ?

M. HYMAN : Nous avons payé $6,000 pour la propriété du patinoir, et $1,200 pour le petit lopin.

M. FOWLOR : De sorte que toute cette propriété aura coûté à peu près $40,000.

M. HYMAN : J'ai donné le montant de l'entreprise, il est pour $31,908. Il s'agit là du bâtiment. Pour le chauffage et le posage des fils, mon département estime que la dépense sera de $3,500 ; puis il faudra dépenser $3,500 pour aménager les salles d'armes ; et pour le renouvellement des trottoirs, etc., la dépense portera le prix total de la propriété à $50,000, y compris l'emplacement.

M. FOWLER : Les travaux de construction se poursuivent-ils ?

M. HYMAN : Oui, ce crédit est destiné à les compléter.

M. FOWLER : Avez-vous un commis chargé de la surveillance des travaux ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOWLER : Depuis combien de temps remplit-il cette fonction et quels sont ses appointements ?

M. HYMAN : $3 par jour, le prix ordinaire.

M. FOWLER : Depuis combien de temps remplit-il cette fonction ?

M. HYMAN : Depuis le 1er février.

M. FOWLER : Que faisait-il auparavant ?

M. HYMAN : Je ne sais trop ce qu'il faisait auparavant.

M. FOWLER : Il est important que le département sache ce qu'il faisait auparavant.

M. HYMAN : C'est possible.

M. FOWLER : Non seulement est-ce possible, mais c'est assurément le cas. Voici un fait qui s'est produit dans la ville de Sussex où je demeure, principal centre du comté de King, qui fait partie de ma circonscription. On nomma pour surveiller l'exécution de travaux importants un tailleur de profession et en pleine activité comme tel. Il n'avait aucune connaissance des travaux de construction ; il n'était habile à manier aucun outil, si ce n'est l'aiguille, ce qui n'empêche pas qu'on le chargea de surveiller la construction de ce bâtiment. On lui paya $3, et même je pense $3.50 par jour. L'homme dont il est question ici doit être un homme du métier, puisqu'on ne lui accorde que $3 par jour, tandis que l'autre en raison de ses aptitudes supérieures de tailleur retirait $3.50 par jour. Le prix de construction de ce bâtiment était fixé par le contrat à $4,300 ; mais ce surveillant des travaux, qui était tailleur, retira $1,900 comme surveillant.

M. HYMAN : Je ne conteste pas ce que dit l'honorable député, je n'ai aucune connaissance de l'affaire.

M. FOWLER : Qu'il se reporte aux comptes et il verra que ce que je dis est vrai.

M. HYMAN : Ce devait être un bon tailleur.

M. FOWLER : Il savait comment préparer un compte, et on dit que ce doit être une des qualités d'un bon tailleur.

M. FOSTER : Evidemment il avait trouvé son dindon à plumer.

M. FOWLER : Oui, et il s'en est donné à cœur joie. Il paraîtrait que le département oublia que cet homme était à son emploi et celui-ci continua à retirer ses appointements sans interruption. Les travaux de construction étaient terminés à l'expiration de quatre mois, mais il continua à toucher ses appointements durant un an et demi. J'espère qu'on ne commettra pas la même erreur dans le cas actuel, et c'est ce qui m'a engagé à demander au ministre quelle était cette personne. Le ministre voudra-t-il se renseigner auprès de ses employés ?

M. HYMAN : Il est probable que l'honorable représentant de cette circonscription pourra nous renseigner.

M. CARVELL : Je suis en mesure de renseigner l'honorable député de King (M. Fowler). Je lui dirai que le surveillant nommé dans ce cas-ci est M. Drysdale, qui est entrepreneur depuis peut-être vingt-cinq ou trente ans, et qui il y a quinze ou vingt ans, fut chargé de la construction du bâtiment des archives à Woodstock. Il a été occupé sa vie durant à des ouvrages de cette nature. Mon honorable ami (M. Fowler) s'oppose, j'y-magine, à la construction de ce bâtiment.

M. FOWLER : Pas du tout.

M. CARVELL : Je suis heureux de lui entendre faire cette déclaration. Des crédits présentés ce soir il n'en est peut-être pas de plus nécessaire que celui relatif à ces bâtiments militaires de Woodstock, comté de Carleton (N.-B.), dont je suis le représentant. Nous avons là le 67e régiment, composé de huit compagnies, la batterie de campagne de Woodstock et la compagnie du génie de Brighton, la plus ancienne troupe de cette arme au Canada. Par suite de l'insuffisance du local, la batterie de Woodstock a toujours ses vieux canons de 9, et continuera de les avoir tant que nous n'aurons pas de place pour remiser les nouvelles pièces. Le corps du génie de Brighton n'a pas encore reçu son matériel, bien que l'effectif, il y a deux ans, ait été presque double et porte à vingt-huit chevaux ou, du moins, au chiffre ordinaire d'une compagnie du génie ; et pourtant, par suite du manque de place, ce corps n'a pu recevoir ses armes et son matériel. Par suite toujours du manque d'espace, le 67e régiment n'est muni encore que de l'ancienne carabine Snider. Aussi, il y a quatre ou cinq ans, le département se rendit-il compte qu'il serait à propos de construire une salle d'armes à Woodstock. En conséquence on inscrivit un crédit dans les prévisions budgétaires de 1902, en vue de la construction d'une salle d'armes à cet endroit ; et à cette époque ce n'est qu'une salle d'armes qu'on se proposait de construire. On fit l'acquisition d'un emplacement moyennant $1,250 ; avant de faire cet achat, le département de la Milice et de la Défense prit la peine de s'enquérir à bonne source de la valeur du terrain, et on n'a jamais douté en cette Chambre ni dans le pays, je pense, que le prix payé ne fût raisonnable et juste. Le département s'aperçut plus tard que ce bâtiment ne serait pas assez considérable pour répondre aux besoins actuels de la milice. Une batterie d'artille-

rie de campagne comprenait naguère six canons et six caissons ; aujourd'hui elle comprend six canons et vingt-quatre caissons, sans compter les fourgons pour le transport des fourrages et provisions. A cette époque, les ingénieurs n'occupaient pas un espace de trente ou quarante pieds carrés ; mais aujourd'hui il faudrait quatre fois cet espace ; et c'est pourquoi on a considéré qu'il n'était pas expédient de construire un bâtiment d'après les plans. bien que des soumissions eussent été demandées. Le département chercha alors à se procurer un autre emplacement, et il constata qu'il lui serait possible de faire l'acquisition de l'immeuble du patinoir moyennant un prix raisonnable et que les propriétaires consentaient à recevoir l'autre immeuble en paiement d'une partie du prix d'achat. En conséquence, la propriété du patinoir fut achetée, des soumissions furent demandées et l'entreprise fut accordée. Je puis assurer au comité et à l'honorable député de King que nous aurons un local amplement suffisant pour toute la milice du comté. Nous aurons, en outre, le logement voulu pour la batterie de campagne et les ingénieurs. La salle d'exercice mesurera 60 x 100 pieds. Ce sera une construction moderne ; la façade qui mesurera 30 x 100 pieds sera en murs de briques ; une fois achevée elle fera honneur au département et à la ville de Woodstock, et comblera une lacune dont la milice du comté de Carleton a souffert depuis de longues années. Je puis assurer au comité que le surveillant des travaux est activement occupé, que l'entrepreneur transporte les matériaux sur les lieux tous les jours, et qu'on ne saurait mettre en doute les aptitudes de ce surveillant. Je ne pense pas qu'aucun député trouve à redire à la construction de ce bâtiment.

M. FOWLER : Je ne soulevais pas d'objections ; je demandais simplement que le département, après l'erreur qu'il a commise à Sussex, lorsqu'on a nommé un tailleur surveillant des travaux de construction d'un édifice, prît garde de ne pas commettre la même erreur encore une fois dans le cas actuel. L'honorable député devra m'être reconnaissant de lui avoir fourni l'occasion de se décharger sur nous de toutes ces munitions de guerre dont il était rempli.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député préopinant (M. Carvell) a fait observer que ce bâtiment était pour l'usage d'un régiment de huit compagnies. Il semble oublier que ces compagnies gardent leurs armes aux quartiers de la compagnie et ne les garderont pas dans la salle d'exercice. Il a fait observer que la compagnie du génie de Brighton n'avait pas de local pour son matériel. J'imagine que le matériel de la compagnie et les canons de la batterie peuvent être gardés dans la salle d'exercice ; mais j'aimerais que le ministre expliquât toutes ces choses à la Chambre. J'avais compris qu'il devait y avoir une entente entre le département de la Milice et celui des Travaux publics quant à l'adoption d'un plan uniforme pour ces quartiers régimentaires ou de comté. S'ils doivent tous coûter de $35,000 à $50 000, je serais enchanté que l'on dépensât pareille somme sur celui de Victoria. Toutefois, j'espère que le département des Travaux publics et celui de la Milice ne perdront pas de vue ce principe : il serait inexpédient de faire ces bâtiments trop vastes à certains endroits et trop exigus à d'autres. Ils devraient, dans tous les cas, fournir assez de logement et présenter les mêmes caractères, de manière à ce que nulle part on ne trouvât à critiquer. Se trouve-t-il annexé à cette salle d'exercice quelque terrain autre que l'emplacement de la place même. Combien y a-t-il d'acres y attenant ?

M. HYMAN : Il paraîtrait qu'il n'y a pas de terrain attenant qu'on puisse utiliser pour l'exercice militaire.

M. SAM. HUGHES : C'est là une grande erreur. Il devrait y avoir des terrains annexés à toutes ces salles d'exercice, comme dans les anciens plans. Il devrait y avoir un grand champ. La seule époque où le régiment se formera là-bas ce sera lorsqu'il se rendra aux exercices du camp annuel ou qu'il en reviendra. De là la nécessité d'un grand champ de manœuvre attenant à cette salle.

M. CARVELL : Il se trouve deux terrains à l'arrière du bâtiment que l'on pourrait acheter à un prix raisonnable, et je vais mettre à profit l'indication fournie par mon honorable ami et demander au département d'en faire l'acquisition.

M. SAM. HUGHES : Je ne sais quelles sont les accointances politiques de l'honorable député, mais je n'hésite pas à dire que la batterie de Woodstock (N.-B.), s'est en toute occasion montrée à la hauteur de la situation, durant la guerre de l'Afrique du Sud, et que ces artilleurs ont vu plusieurs fois le feu.

M. INGRAM : Quelle peut bien être la valeur de ces deux terrains

M. CARVELL : L'un mesure 30 pieds sur 80, et l'autre 80 sur 90 pieds carrés, et on nous les offre pour $1,600.

M. INGRAM : Quelle est la grandeur du terrain sur lequel le patinoir se trouve placé ?

M. HYMAN : 100 pieds sur 160.

M. INGRAM : Alors je suis d'avis que la rumeur au sujet du prix de vente de ce terrain est bien fondée. Si ce terrain a coûté $6,000 ou plutôt $7,200, il est bien évident que le département l'a payé trop cher. C'est ce qu'établit la déclaration de mon honorable ami de Carleton, N.-B., (M. Carvell), qui affirme qu'une superficie plus grande immédiatement à l'arrière peut être achetée au prix de $1,600.

M. CARVELL : L'honorable député reconnaîtra, sans doute, qu'il y a une grande différence entre un terrain situé le long d'une des principales rues de la ville, et des parcelles à l'arrière du bâtiment qu'on ne pourrait vendre pour aucun autre usage. Le terrain en question est à moins de trois cents pieds du bureau de poste et n'est séparé que par un lopin de celui de l'hôtel de ville. C'est un centre de 4,000 habitants ; ses recettes postales arrivent au cinquième rang parmi celles des villes de la province, dont elle est un des centres de commerce et d'industrie les plus considérables. Le terrain, sur lequel s'élève le patmoir ne pourrait être acheté couramment pour moins de $2,500 ou $3,000. (Adopté.)

(M. le président fait rapport des propositions adoptées.)

Sir WILLIAM MULOCK propose l'ajournement de la séance.

M. R. L. BORDEN : Quels projets le Gouvernement mettra-t-il en discussion demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministre de l'Agriculture proposera la suite de la discussion de son bill relatif au recensement, après quoi nous reprendrons l'examen des prévisions budgétaires du ministère des Travaux publics.

(La séance est levée à dix heures cinquante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 15 février 1905.

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

QUESTIONS.

M. A. MARTIN :

1. Henry Curtis Lawson a-t-il été démis de ses fonctions de directeur de la poste à Stanhope, (P.-E.) ?
2. Dans l'affirmative, pourquoi ? Qui a proposé sa destitution ?
3. A-t-il été porté plainte contre lui ? Dans l'affirmative, de quelle nature sont les plaintes et quelles sont les personnes qui les ont faites ?
4. A-t-il été transmis des pétitions demandant sa destitution ? Dans l'affirmative, par qui étaient-elles signées ?
5. Le directeur de la poste ou l'inspecteur des postes dans la province a-t-il demandé la destitution de M. Lawson ?
6. Depuis quelle époque M. Lawson exerçait-il cette charge ? Quand a-t-on porté plainte en premier lieu ?
7. Le ministre des Postes a-t-il fait connaître à M. Lawson les motifs de sa révocation ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Comme il a été clairement prouvé que ce fonctionnaire s'est immiscé dans les affaires politiques, jouant le rôle de partisan au cours des dernières élections fédérales, il a été révoqué. Il avait été nommé directeur de la poste à Stanhope, le 30 juin 1884.

M. A. MARTIN : Le ministre n'a pas loyalement répondu à la question. Je lui ai demandé s'il a communiqué à M. Lawson les motifs de sa révocation ; et je n'ai pas reçu de réponse à cette question.

Sir WILLIAM MULOCK : M. Lawson n'a pas reçu communication des motifs de sa révocation. Il sait parfaitement à quoi s'en tenir, je suppose, sur ce qui a motivé son renvoi. Il ne saurait nourrir de doutes à cet égard ; il sait parfaitement ce qui s'est passé, et sa révocation concorde avec le règlement établi il y a huit ans, règlement dont il a eu ample connaissance.

M. A. MARTIN : Le ministre n'a pas apporté la réponse voulue à ma question.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai répondu à cette partie de la question.

M. A. MARTIN : Je demande au ministre qu'il me fasse connaître les auteurs des plaintes portées contre M. Lawson et je ne reçois pas de réponse. En justice, pour M. Lawson, il faudrait lui communiquer les noms de ceux qui ont formulé ces plaintes.

PORTS SOUS L'AUTORITE DE COMMISSAIRES.

M. BERGERON :

1. Quels sont les ports du Canada placés sous l'autorité de commissaires ?
2. Quels sont les noms des commissaires des différents ports ?
3. Comment sont-ils nommés, et combien l'exécutif en choisit-il ?
4. Quelle est la rémunération des commissaires ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Les ports du Canada soumis à la direction des commissaires sont ceux que voici : Montréal, Québec, Toronto, Belleville, Trois-Rivières, Sydney-nord et Pictou.

2. Montréal—MM. Robert Mackay, Jonathan Hodgson, Robert Bickerdike, Alphonse Racine, Eustache H. Lemay, Son Honneur le maire, James Crathern, Robert Reford, L. E. Geoffrion, W. E. Doran, Alexander McFee.

Toronto—MM. J. T. Mathews, W. P. Hubbard, Barlow Cumberland, Joseph Oliver, Francis Stephen Spence.

Québec—MM. Jean-Baptiste Laliberté, Narcisse Rioux, Dosithée Arcand, Harold Kennedy, William M. Macpherson, Félix Carbray, E. T. Etienne Dussault, George Tanguay, William Molson Dobell.

Belleville—MM. T. S. Carman, le maire de Belleville, David Price.

Trois-Rivières—MM. Henry E. Hart, Alexander Houliston, Richard S. Cooke, C.R., le maire des Trois-Rivières, Louis Brunelle.

North Sydney—MM. William Hacket, jr., Peter McDougald, M. W. Lawlor.

Pictou, N.-E.—MM. Henry G. Ives, J. Robert Brown, Edward Doherty, John C. Reid, William A. McIntosh.

3. Pour le port de Montréal, six commissaires sont nommés par décret ; le maire de Montréal est membre de la commission, à titre d'office, et quant aux quatre autres, il en est nommé un par chacun des corps que voici respectivement : " Board of Trade" l'association de la Bourse des blés de Montréal, la chambre de commerce et les compagnies de navigation.

Au port de Québec, il y a neuf commissaires—cinq, nommés par décret ; et quant aux quatre autres, le conseil de la chambre de commerce de Québec et le conseil de la chambre de commerce de Lévis en nomment chacun un, tandis que les compagnies de navigation en nomment deux. En outre, le président de la corporation des pilotes pour Québec et en aval de cette ville est membre d'office, en ce qui concerne les affaires de pilotage.

Pour Toronto, le conseil municipal de cette ville nomme deux commissaires ; deux autres sont à la nomination de la chambre de commerce de Toronto, et une autre personne, à titre de commissaire, est à la nomination du Gouvernement, sur proposition des commissaires mêmes, à la pluralité des voix ; mais si la majorité des commissaires ne peuvent en venir à un accord sur le choix d'une autre personne, alors c'est au Gouvernement qu'incombe ce choix.

Pour Belleville, la municipalité de cette ville, sous l'empire d'une loi sanctionnée le 18 mai 1870, est autorisée à établir des règlements portant imposition et perception de droits de port qui, sauf les frais de perception, sont affectés, d'abord, à la liquidation des dettes effectuées ou qui peuvent être contractées après cette date, puis au perfectionnement de l'outillage du port, dans les limites de cette ville.

Pour le port des Trois-Rivières, trois commissaire sont à la nomination du Gouvernement ; le maire de la ville est membre de la commission, d'office, ainsi que le président de la chambre de commerce des Trois-Rivières, soit en tout, cinq commissaires.

Pour le port de Sydney-Nord, le Gouvernement désigne et nomme trois commissaires.

Pour le port de Pictou, le Gouvernement nomme trois commissaires.

4. Les commissaires du port de Montréal touchent une rénumération de $5 pour chaque séance du conseil. Le président du conseil reçoit $2,000 de traitement annuel.

Les commissaires des autres conseils de ports ne reçoivent aucune rémunération, sauf au port de Québec, et les rapports du ministère ne l'autorisent pas à se prononcer catégoriquement au sujet de ce port. Nous allons aux renseignements à cet égard. D'après les rapports transmis au ministère, ces commissaires ne touchent aucune rétribution.

IMPORTATIONS DE FOIN.

M. BOYCE :

1. Quelle quantité de foin provenant des Etats-Unis a-t-il été importée, pour la consommation, par voie du port du Sault-Sainte-Marie, pendant les années civiles de 1900 à 1904, inclusivement ?

2. Quel est le montant de droits perçu sur ces importations, pour chacune de ces années ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Voici la totalité du foin importé des Etats-Unis, pour la consommation domestique, par voie du port du Sault-Sainte-Marie et le chiffre des droits perçus de ce chef, au cours de chacune des années civiles mentionnées :

1900	14	$ 144	$ 28
1901	61	647	122
1902	435	4,364	870
1903	188	1,886	376
1904	674	6,224	1,348

M. W. J. ROCHE :

1. M. R. A. E. Leach est-il au service du Gouvernement ?

2. Dans l'affirmative, à quel titre et à quels appointements ?

3. Quand a-t-il été nommé ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre).

1. Oui.

2. Inspecteur des agences de terres fédérales, $2,000 par année.

3. Le 1er janvier 1905.

TRAVAUX AUX PORTS DE L'INTERIEUR.

M. SAMUEL HUGHES :

1. Quelle est le chiffre de la dépense effectuée par le gouvernement fédéral depuis 1896 dans chacun des endroits suivants: (a) port de Port-Arthur ; (b) port de Fort-William ; (c) rivière Kaministiquia, avec indication de chaque dépense respectivement (1°) pour dragage ; (2°) pour brise-lames ; (3°) pour autres fins.

2. Quelles sont les quantités de travaux de déblai exécutés en 1905-06 dans chacun des endroits ci-nommés ?

3. Quels sont les dates et stipulations des contrats passés avec les entrepreneurs de dragage aux endroits ci-dessus nommés en 1903-1904 et 1904-1905 ?

4. Le Gouvernement déposera-t-il ces contrats sur le bureau de la Chambre ?

5. Quels sont l'énergie, le tonnage et les dimensions des dragueurs employés à ces travaux ?

6. Quel est le coût des dragueurs de construction récente du même modèle que ceux employés aux endroits dénommés ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Je prierais l'honorable député (M. Sam. Hughes) de demander le dépôt d'un rapport, pour l'obtention de ces renseignements. Cette interpellation nécessitera une foule de re-

cherches, et certains renseignements demandés ne se trouvent pas dans nos archives.

M. SAM. HUGHES : Ayant posé la question, je prétends avoir droit d'obtenir une réponse. C'est une question fort pertinente, et tous ces renseignements doivent être à la disposition du ministère. Je tiens à savoir pourquoi le ministre exige une demande en obtention d'un rapport.

M. HYMAN : Je prierais de nouveau l'honorable député de présenter une motion, portant dépôt d'un rapport, en réponse à la 5me question.

Quels sont la force, le tonnage et les dimensions de chacun des dragueurs utilisés par ces travaux ?

Il n'existe pas de renseignement de ce genre dans les archives du ministère, et cette question demeurerait longtemps inscrite au feuilleton, avant que je fusse en mesure d'obtenir cette information.

M. SAM. HUGHES : Le ministre de la Marine et des Pêcheries devrait être en mesure de nous éclairer à cet égard.

M. HYMAN : L'usage établi veut que l'on demande dépôt d'un rapport, lorsqu'une question appelle une réponse aussi détaillée.

ELECTION DU YUKON.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : En réponse à la question posée, hier, par le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) au sujet relatif aux résultats de l'élection dans le territoire du Yukon, je dois déclarer que le seul renseignement que nous ayons à cet égard est contenu dans certaines dépêches échangées dernièrement et dont voici la teneur :

R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Alfred Thompson a été déclaré élu, hier, à une pluralité de 618 voix. Mon rapport, avec le bref, sera expédié dans quelques jours.

PIERRE LEDIEU,
Président d'élection.

Une autre dépêche est ainsi conçue :

Dawson, T. Y., 13 fev., 1905.

R. W. Scott,
Ottawa, Ont.,

On m'a signifié, hier, une assignation dans une affaire de conspiration, m'ordonnant de produire, le 1er mars, le bref d'élection, les listes des votants, les cahiers de votation et tous autres documents relatifs à l'élection. Dois-je, oui ou non, obéir à l'ordonnance de la cour ? Le docteur Thompson part pour Ottawa, le 15.

PIERRE LEDIEU,
Président d'élection.

Voici la réponse à cette dépêche :

Ottawa, 14 fév. 1905

Pierre LeDieu,
Président d'élection, Dawson, T. Y.

S'il n'a pas été présenté de demande en obtention d'un recensement, sous l'empire de l'article quatre-vingt-dix de la loi des élections fédérales, alors votre devoir est de proclamer le candidat élu et de vous conformer à toutes les prescriptions de l'article quatre-vingt-douze de la loi.

R. W. SCOTT.

M. R. L. BORDEN : Si je ne me trompe, le président d'élection a été requis de donner des explications au sujet du retard considérable apporté à la fixation de la date pour le dépouillement du scrutin et le recensement des bulletins de vote. Dans la correspondance que vient de nous lire le premier ministre, il n'est fait aucune allusion à pareille dépêche qui lui aurait été adressée, ni à la réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de dire que cette partie des observations de l'honorable chef de l'opposition a échappé à mon attention. J'ai cru qu'il visait surtout le retard apporté à déclarer élu M. Thompson, le député élu, pour le Yukon. S'il existe d'autres correspondances, j'en ferai le dépôt.

M. R. L. BORDEN : J'ai, en effet, formulé quelques observations provoquées par l'attitude du président d'élection en apportant un retard si peu légitime à faire la déclaration du résultat de l'élection ; et j'ai prié le ministre de la Justice d'observer que le premier président d'élection venu pourrait tout aussi bien s'aviser de fixer la date, à un intervalle d'environ deux ans de celle de l'élection, et prinver ainsi tout un comté de l'exercice de ses droits politiques, pour cette période de temps.

Sir WILFRID LAURIER : Le bref devait être transmis dans un certain délai, et le recensement officiel des bulletins de vote ne saurait être ajourné au delà de la date du bref.

M. R. L. BORDEN : Il m'a été impossible de constater l'existence d'une date quelconque, et le ministre de la Justice n'y a pas réussi davantage. La loi déclare que le président d'élection fixera une date, à son gré. C'est la première fois que nous éprouvons pareils ennuis et il est possible que la chose ne se répète plus ; mais, ce retard semblerait indiquer l'urgence de modifier la loi. Le 2 février, si je ne me trompe, le ministre de la Justice, comme en fait foi le compte rendu des débats, déclarait qu'il avait été adressé une dépêche au président d'élection, lui demandant de s'expliquer au sujet du retard apporté à l'ouverture des boîtes de scrutin et au recensement des bulletins de vote, en fixant la date au 6 février. Sur ce point les renseignements nous manquent ; s'il en existe, je serais bien aise que le premier ministre nous les communiquât demain.

TRAVAUX AUX PORTS DE L'INTERIEUR.

M. SAM. HUGHES : Je tiens à signaler ici le fait que le premier ministre, qui est un personnage tout aussi important dans cette

Chambre que le ministre intérimaire des Travaux publics, s'est donné la peine, en réponse à une question que lui avait posé un de ses partisans, de nous donner des renseignements dont la lecture a absorbé au moins vingt minutes. Il a apporté alors une réponse fort circonstanciée ; mais lorsqu'un député de la gauche pose une question qui demande une réponse un peu élaborée, on le prie de présenter une motion en obtention de rapport. Si le ministre (M. Hyman) se fût donné la peine de bien faire dresser ses notes, quand il a soumis son budget à la Chambre, il n'est pas un seul renseignement qu'il ne fut en mesure de nous donner sur-le-champ. Ainsi il affirme qu'il ne saurait nous renseigner sur l'énergie de ces dragueurs. Son collègue, le ministre la Marine et des Pêcheries, qui se pose en administrateur modèle, devrait posséder dans ses livres tous ces détails.

Je proteste contre l'attitude du ministre intérimaire des Travaux publics ; en refusant d'apporter la réponse voulue à une question inscrite au feuilleton, il manque de déférence envers la Chambre.

M. HYMAN : Je tiens à appeler l'attention de la Chambre sur la nature de cette question. Voici la teneur du premier alinéa:

Quel est le chiffre de la dépense effectuée par le gouvernement fédéral, depuis 1896, dans chacun des endroits que voici : (a)port de Port-Arthur ; (b) port de Fort-William ; (c) rivière Kaministiquia, avec indication de chaque dépense respectivement : (1°) pour dragage ; (2°) pour brise-lames ; (3°) pour autres fins.

N'est pas là une question qui appelle le dépôt d'un rapport ? Je laisse à la Chambre le soin de se prononcer à cet égard. Voyons ce dont il s'agit : dépenses effectuées, depuis 1896, pour différents travaux ; quantités de déblai à enlever en 1905-1906, dans chacun des trois endroits mentionnés; dates et stipulations des conventions intervenues avec les entrepreneurs du dragage aux endroits désignés, en 1903-1904, et en 1904-1905; énergie, tonnage et dimensions de chacun des dragueurs ; coût des dragueurs récemment construits, d'après le type de ceux employés aux trois points désignés. La Chambre en conviendra, il serait impossible d'apporter, séance tenante, la réponse voulue à pareille question. L'avis au sujet de ces questions vient à peine d'être donné ; et le ministère ne saurait obtenir tous ces renseignements à si bref délai. Je veux bien donner à l'honorable député ou à tout autre membre de cette Chambre les renseignements désirés. Je me contente de prier l'honorable député de demander le dépôt d'un rapport, et j'userai de toute diligence pour faire dresser ce rapport et le déposer sur le bureau.

M. SPROULE : Lorsqu'un ministre est dans l'impuissance de répondre à une question, séance tenante, il est d'usage qu'il demande un délai, afin de se procurer les renseignements voulus, dont une partie peut être fournie par d'autres ministères. Souvent nous laissons ces questions figurer au feuilleton pour une période de temps assez considérable, en attendant qu'on puisse obtenir le renseignement voulu.

CONVENTION ANGLO-AMERICAINE CONCERNANT LA PROPRIETE.

M. R. L. BORDEN : Avant l'appel de l'ordre du jour, je prierais le Gouvernement de bien vouloir déposer sur le bureau de la Chambre la correspondance qu'il a échangée avec les autorités impériales ainsi qu'avec les gouvernements des différentes provinces au sujet d'une convention intervenue entre le Royaume-Uni et les Etats-Unis d'Amérique, relativement à l'amélioration de la propriété immobilière, convention signée à Washington, le 2 mars 1899, et dont les ratifications ont été échangées à Washington, le 28 juillet 1900. Si j'appelle l'attention sur cette question, c'est que, d'après la teneur du quatrième article de cette convention, les stipulations de ce traité ne sont applicables à aucune des colonies ou possessions extérieures de Sa Majesté Britannique, à moins qu'avis dans ce sens n'ait été notifié de la part de telle colonie ou possession extérieure, par le représentant de Sa Majesté, au secrétaire d'Etat aux Etats-Unis, dans un délai d'un an, à dater de l'échange des ratifications de la présente convention. Si je ne me trompe, pareil avis n'a pas été signifié de la port du Canada, et par conséquent, je tiendrais à connaître la nature de la correspondance échangée entre ce gouvernement et les gouvernements auxquels je viens de faire allusion.

RECENSEMENT ET STATISTIQUE.

La Chambre se forme en comité pour reprendre la suite de la discussion sur le bill (n° 5) concernant le recensement et la statistique.—M. Fisher.

Art. 3.—Office permanent du recensement et de la statistique, et personnel du bureau ; nomination d'officiers et de commissaires du recensement.

M. FISHER : La première partie de cet article contient une innovation, la création d'un office permanent. La deuxième partie est similaire à la disposition de la loi du recensement en ce qu'elle attribue au ministre le pouvoir ordinaire de faire le recensement.

M. BLAIN : Le ministre a-t-il quelques personnes en vue, comme titulaires de ces charges ?

M. FISHER : Autant que faire se peut, je choisirai de préférence, pour remplir ces charges et faire cette besogne, les fonctionnaires déjà attachés au service du ministère.

M. BLAIN : Le ministre pourrait-il nous donner un aperçu du chiffre des traitements que toucheront ces fonctionnaires ?

M. FISHER : Comme de raison, un certain nombre de fonctionnaires recevront une rétribution proportionnée aux responsabilités et aux devoirs de leur charge. La création de ce bureau entraîne la nomination d'un chef et d'un secrétaire. Le chef, je suppose, toucherait un traitement annuel de $4,500, à l'instar du commissaire du recensement, et le secrétaire recevrait $2,000 ou $2,500, selon ses aptitudes et son expérience. Il me serait facile d'obtenir les services d'un fonctionnaire habile, moyennant un traitement de $2,000, mais il se pourrait que je ne réussisse pas à en trouver un qui soit véritablement compétent, pour moins de $2,500. La rémunération des autres commis serait basée, dans une large mesure, sur la loi de l'administration civile, et déterminée d'après leurs aptitudes et la nature de leur travail.

M. SPROULE : Vous assimilez le chef du bureau à un chef de département, quant au traitement et au rang.

M. FISHER: Le salaire est le même, mais non pas le rang ; car je ne veux pas créer un département distinct.

M. SPROULE: Si vous accordez le même traitement, cela revient au même.

M. FISHER : Non ; la station agronomique centrale est un service du ministère de l'agriculture ; or, le directeur de ce service, qui touche $4,000 d'appointements annuels, est subordonné au chef du ministère. En réalité, il reçoit une rétribution d'un chiffre supérieur à celui du sous-ministre ; car, outre son traitement, il jouit, à titre gratuit, du logement, du mobilier, de l'éclairage et du chauffage.

M. SPROULE : Si la création de ce nouveau service ou de ce nouveau département, quel que soit le vocable dont vous le décoriez, entraîne autant de dépense de deniers publics, le résultat, en dernière analyse, au point de vue financier, est absolument le même. Il faudrait nous donner des renseignements plus précis sur le nombre d'employés que demandera ce service et sur les appointements qu'ils toucheront.

Pour le moment, le ministre se contente de nous renseigner sur la rétribution de deux employés, et cela nous donne une assez juste idée des dépenses qu'entraînera la création de ce service. En pareille circonstance, à mon avis, nous ne sommes guère en mesure de nous prononcer sur ce projet.

M. FISHER : Tant que ce service ne sera pas parfaitement organisé, il serait impossible de préciser le chiffre des employés que nécessitera le fonctionnement du bureau. C'est un nouveau service et le nombre des employées ainsi que le chiffre de leurs émoluments seront circonscrits par le crédit dont ce service sera doté. Actuellement, outre les fonctionnaires déjà portés sur la liste du personnel administratif, il se trouve dans mon ministère cinq ou six employés qui font la besogne sur laquelle statue la proposition de loi à l'étude. J'entends par là qu'ils sont attachés au service de la statistique générale. Trois autres fonctionnaires sont rétribués à même le crédit affecté à la statistique générale, mais ils ne s'occupent que de l'élaboration de " l'Annuaire Statistique". Si le bill à l'étude est adopté, il faudrait relever le personnel attaché au service de la statistique générale, qui se compose actuellement de six ou sept fonctionnaires, et le chiffre de ce relèvement sera déterminé, lorsque le bureau sera en fonctionnement. Probablement, il faudra ajouter au personnel normal et régulier quatre ou cinq employés, sans compter les commis aux écritures surnuméraires, employés, à titre temporaire, au fur et à mesure des besoins du bureau.

M. SPROULE : Le ministre nous donne à entendre qu'au moins douze employés seront attachés à ce service, parmi lesquels sera réparti le crédit alloué par la Chambre. Qu'adviendra-t-il, en toute probabilité, l'année prochaine et plus tard ? Ces employés demanderont une augmentation de traitement et force nous sera bien de relever le chiffre du crédit. Il faudra engager des commis de troisième classe ; certains commis recevront de l'avancement à une classe supérieure, ce qui gonflera d'autant les dépenses, et en fin de compte. ce service atteindra le rang d'un veritable ministère, en tant qu'il s'agit des dépenses. Nos renseignements sont donc encore fort incomplets. Nous sommes dans les ténèbres sur les autres attributions de ce bureau, sauf qu'il s'occupera de statistique.

M. INGRAM : Il serait intéressant de savoir le nombre d'employés attachés actuellement aux différents services du ministère de l'Agriculture tels que recensement, statistique générale, statistique de la criminalité, ainsi que le chiffre global de leur remunération.

M. FISHER : Hier j'avais ici même la liste des employés de mon ministère ; mais, pour le moment, ce document est introuvable. Si je ne me trompe, il y a quatre employés rétribués sur les fonds de l'administration civile ; en outre, quatre autres, dont le traitement est demandé au crédit affecté à la statistique générale, sont virtuellement inamovibles au ministère. Trois d'entre eux sont attachés au service du ministère de vieille date. Un d'eux, faisant l'office de messager et de dactylographe, a été nommé à cet emploi il y a déjà plusieurs années. En outre, six employés s'occupent de la confection de certains tableaux empruntés à la condensation du recensement. Ce service comprend donc un personnel de quatorze employés. La rémunération de ces fonctionnaires, cela va de soi, est demandée, non pas au crédit du recensement, mais à celui de la statistique générale, sauf un ou deux. dont les appointements sont puisés au crédit affecté à l'administration civile. Un de ces employés

s'occupe à condenser la statistique de la criminalité. Ces dernières données sont fournies par les fonctionnaires attachés à l'administration des tribunaux dans tout le pays, qui, moyennant certaine convention intervenue, touchent une rémunération pour l'élaboration de ces états statistiques ainsi transmis au bureau.

Ces états sont publiés sous forme de rapport, et la seule dépense effectuée ici est celle qui se rattache aux appointements d'un commis. C'est un commis de la deuxième classe cadette, si je ne me trompe, et il touche $1,100 d'appointements annuels, puisés à la source des crédits de l'administration civile.

La rétribution des autres fonctionnaires est demandée au crédit de la statistique générale. Nous ne puisons aucun de ces traitements au crédit ouvert pour le recensement, sous l'empire de la loi du dénombrement, cette année.

M. INGRAM : Alors, les deniers votés par le Parlement pour le service de la statistique générale seraient donc puisés au crédit ouvert pour l'œuvre du recensement ?

M. FISHER : Comme je l'ai fait observer, hier même, au député de Leeds-sud (M. Taylor), nous avons fait dresser certains tableaux empruntés de la statistique condensée pour le recensement. Ce travail se rattacherait ainsi à l'œuvre du recensement ; mais je tiens à ce que ce travail figure régulièrement, à l'avenir, sous la rubrique de l'œuvre qui s'effectuera, sous l'empire de la loi à l'étude, à certains intervalles s'écoulant entre l'élaboration du recensement. Le volume du recensement contient une foule de renseignements qu'il importe de faire publier sous forme de tableaux, au bénéfice du public. Voilà la tâche assignée à quelques-uns de ces employés. Certains tableaux de ce genre paraîtront avant la publication du dernier volume du recensement ; quelques-uns même sont prêts aujourd'hui. Il serait souhaitable qu'ils figurassent dans le dernier volume du recensement. Je l'avoue, il n'est guère possible d'établir une ligne de démarcation bien tranchée entre ce qu'on peut à bon droit appeler l'œuvre du recensement et la mise en tableaux de ces données statistiques. Je dois faire observer que le bureau permanent du recensement aux Etats-Unis, en conformité de dispositions spéciales, a déjà publié deux ou trois volumes de renseignements de haute importance, empruntés au recensement ; mais ces volumes ne font pas partie de cette dernière œuvre.

Dans le livre que j'ai sous les yeux, figure une liste des documents dont quelques-uns sont en voie d'être disposés en tableaux, tandis que d'autres le seront au besoin.

M. INGRAM : Les chiffres que le ministre nous a communiqués sur le coût de l'œuvre du recensement.

M. FISHER : Le chiffre que j'ai donné l'autre jour, comprend tout ce qu'il est possible de porter au compte du recensement, jusqu'à la date indiquée—le 1er janvier.

M. INGRAM : Quel est ce montant ?

M. FISHER : J'oublie ce détails ; d'ailleurs, il figure au compte rendu des débats. J'ai inclus dans la somme globale tous les frais qui peuvent légitimement être imputés sur le compte du recensement. Que l'honorable député (M. Ingram) veuille bien m'en croire, je n'ai jamais songé à atténuer le chiffre de la dépense se rattachant à l'œuvre du recensement?

M. INGRAM : En votant les deniers affectés au service de la statistique générale, n'est-il pas vrai que le Parlement a voulu que ces deniers fussent consacrés à cette œuvre ?

M. FISHER : Je ne saurais me prononcer sur cette question. Je me contente d'affirmer que j'entends bien continuer à puiser des renseignements dans les volumes du recensement.

Sachant que les relevés du recensement constituent une source précieuse de statistiques, j'ai tenu à faire réduire ces renseignements en tableaux. Chargé de la direction du service de la statistique générale, j'ai toujours eu le pouvoir de donner aux fonctionnaires l'ordre de dresser ces tableaux, et ce pouvoir, je l'ai exercé à différentes reprises. Que les relevés condensés du recensement constituent une des sources auxquelles il faille puiser des renseignements pour les besoins de la statistique générale, c'est là une proposition à laquelle je souscris volontiers et dont jamais je n'ai cherché à révoquer en doute la légitimité. Ces relevés récapitulatifs contiennent une masse de renseignements précieux pour le public ; mais, on en conviendra, il est impossible au commun des mortels de faire ce travail de condensation. Le personnel du bureau de la statistique est chargé de cette besogne, et il s'en acquitte de façon à ce que son travail réponde non pas peut-être aux exigences de tel ou tel individu, mais aux besoins des masses. C'est dans ce sens et dans cette mesure-là même que s'est effectuée l'œuvre en question, au cours de l'exercice.

M. INGRAM : Le ministre, à mon avis, ne fait pas preuve d'une grande sagesse, dans l'emploi qu'il fait de ces deniers. Il ressort de ses explications qu'il se donne beaucoup de latitude à cet égard. De fait, il détourne d'un service déterminé la somme dont le parlement l'a doté, et il s'en sert pour couvrir les dépenses exubérantes d'un autre service. Il a pris les deniers affectés au derneir recensement et les a consacrés à des recherches se rattachant au recensement effectué pour la précédente période décennale, et cela au mépris de l'autorité et de l'intention formelle du Parlement, qui n'a jamais voulu affecter ces deniers à pareil usage. Voilà ce dont nous nous plaignons. Il est possible qu'aujourd'hui encore le ministre

ait recours à pareil procédé, et que la somme votée pour le service de la statistique en ait été détournée, et appliquée à couvrir les dépenses exubérantes, pour l'exercice, sans que cela figure jamais dans les dépenses de ce dernier service.

M. le PRESIDENT : Cet item est-il adopté ?

Adopté.

(Art. 4.—Recenseurs ; recueillement de la statistique ; commis et employés surnuméraires.)

M. BLAIN : Le ministre voudrait-il bien nous dire quel sens il faut attacher à l'expression " sous-district du recensement " ?

M. FISHER : Je dois dire, d'abord, que l'article en discussion est une condensation des articles similaires figurant dans les deux lois refondues ici, la loi du recensement, article 9, et celle de la statistique, article 3. Il s'agit donc ici d'une refonte de ces deux lois ; et j'ai réuni dans cet article 4 et ses paragraphes les pouvoirs et autorisations sur lesquels il est statué dans les lois en question. Nous ne demandons pas ici de pouvoirs plus étendus. Quant au sens qu'il faut attacher à l'expression " sous-district de recensement," disons que " district de recensement " s'entend d'un district pour lequel il est nommé un Commissaire, à l'instar d'une division ou d'un district électoral ; tandis que le sous-district est celui pour lequel il est nommé des recenseurs.

M. BLAIN : Comment cette disposition s'appliquerait-elle à la province d'Ontario ?

M. FISHER : Parlant de façon générale, pour la confection du dernier recensement, nous avons fait usage des sous-arrondissements de votation. Nous avons pris ces derniers comme base des sous-districts—c'est le texte même de la loi actuelle du recensement—afin de pourvoir à la division des districts de recensement en sous-districts, pour les besoins du dénombrement.

M. BLAIN : En résumé, le ministre aura le pouvoir de nommer, tous les ans, le même nombre de fonctionnaires qu'il nomme, tous les dix ans, sous l'empire de l'ancienne loi.

M. FISHER : La loi de la statistique générale m'attribue bien ce pouvoir aujourd'hui ; mais jamais je ne songerais à l'exercer. Cela ne cadrerait nullement avec l'objectif que je veux réaliser, comme je l'ai déclaré hier.

M. ARMSTRONG : Si je le comprends bien, l'honorable ministre a en vue un grand projet pour recueillir les statistiques. Ne serait-il pas à propos de tenir compte du fait que nous avons importé au Canada, au cours de l'exercice de 1904, pour plus de $100,000,000 de produits manufacturés ? Ne serait-il pas intéressant pour notre population de savoir le nombre d'ouvriers qui ont fabriqué ces articles à l'étranger, et le montant des salaires payés à cette main-d'œuvre ? La valeur des produits fabriqués importés au Canada représente donc un montant de $100,000,000, et nous aurions pu fabriquer tous ces articles au pays. Outre cela, l'augmentation dans le volume de nos importations de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, de 1896 à 1902, a été de $34,778,000. Je demanderais à l'honorable ministre s'il lui est possible d'obtenir ce renseignement.

M. FISHER : Il n'y a pas de doute que ces informations seraient très intéressantes, mais je crois que je devrai d'abord m'enquérir des conditions de la production industrielle dans notre propre pays, avant de rechercher ce qui en est, sous ce rapport, dans les autres contrées du monde.

M. BOYD : L'honorable ministre pourrait-il indiquer au comité le montant qu'il faut payer pour recueillir les statistiques se rapportant à la criminalité au Canada ?

M. FISHER : L'an dernier, nous avons payé $2,000 de ce chef.

M. BOYD : Comment cet argent a-t-il été dépensé ?

M. FISHER : D'après une échelle établie d'avance suivant les dispositions du statut, et établissant la somme qu'il faut payer aux différents fonctionnaires des tribunaux par tout le pays. Si je ne me trompe, nous payons 5 cents pour chaque cause et 2 cents dans les cas de condamnation sommaire. Nous payons pour chaque rapport un dollar, me dit-on, et celui-ci peut contenir une cause ou cinquante causes. Dans un grand nombre de cas, nous payons le fonctionnaire de la cour tant par rapport, suivant le nombre de ces derniers.

M. BOYD : L'honorable ministre doit-il discontinuer ce système de recueillir des statistiques ?

M. FISHER : Non, j'ai l'intention de le continuer.

M. BOYD : Mon honorable ami va-t-il se servir du personnel qu'il emploie déjà à cette fin ?

M. FISHER : Il n'y a pas de personnel ; nous n'avons ici, à Ottawa, qu'un seul fonctionnaire qui réunit les rapports que nous recevons des fonctionnaires des tribunaux dans tout le pays. Et j'ai l'intention de me servir encore de cette méthode. On me rappelle que d'après la loi—et ce projet de loi contient cette disposition—ces fonctionnaires sont obligés de faire leurs rapports moyennant la rémunération fixée par le statut lui-même.

M. HENDERSON : D'après l'article 4, il me semble que l'honorable ministre s'arroge le pouvoir complet de nommer tous les recenseurs. Je croyais que c'était le commissaire qui nommait ces derniers. Je demanderais à mon honorable ami si cette

disposition est nouvelle, et s'il ne s'arroge pas des pouvoirs plus étendus que ceux qu'il avait d'abord. S'il en est ainsi, quelle est la raison de cette modification de la loi ?

M. FISHER : Je puis affirmer à mon honorable ami que la rédaction de cette partie de l'article qui se rapporte à la nomination des recenseurs, est exactement la même que celle de l'article qu'on trouve dans la loi actuelle concernant le recensement. Je ne m'arroge pas de pouvoirs plus étendus et je n'ai pas l'intention de modifier la loi, sous ce rapport. C'est le ministère lui-même qui a nommé les recenseurs, de même que les commissaires du recensement. Ce ne sont pas ces derniers qui choisissent les recenseurs. Ceux-ci sont nommés par le ministère et cette nomination est ratifiée par un décret du conseil.

M. HENDERSON : Dans ce cas, l'interprétation qu'il faut donner à cette disposition de ce projet de loi, c'est que les recenseurs devront, en vérité, être nommés par l'honorable ministre lui-même, c'est-à-dire que ce dernier ne se contente pas du nombre de faveurs qu'il peut accorder, et qu'il ne suit pas l'exemple de ses prédécesseurs.

M. FISHER : Non. L'honorable député me pardonnera, mais je veux lui dire que je n'opère pas de changement, et que je ne m'arroge pas des pouvoirs que je n'avais pas auparavant.

M. HENDERSON : Cela est fort possible, mais je crois que l'honorable ministre s'attribue des pouvoirs que ses prédécesseurs n'ont pas exercés, ce qui prouve qu'il a des dispositions pour ce grand " moi " dont nous entendons tant parler, et qu'il cherche à faire lui-même toutes les nominations, sans que le représentant d'un comté, ni le commissaire du recensement de ce comté n'ait une seule observation à faire. Je crois que les commissaires du dénombrement dans les différents comtés connaîtront plus que toute autre personne quels sont les hommes les plus capables de remplir les fonctions de recenseurs ; si la loi a été modifiée à propos du recensement de 1901, si elle diffère de celle de 1891, il vaudrait mieux, d'après moi, revenir à cette ancienne loi. Je crois, en effet, que l'ancien système était le meilleur : on nomme un commissaire et on lui laisse, à lui qui vit avec la population de tel ou tel comté et qui connaît parfaitement cette dernière, le soin de choisir les recenseurs qui travailleront sous ses ordres, sans avoir à s'en rapporter au ministre qui ne peut, car cela est impossible, connaître les personnes qui sont capables d'exécuter ce travail. Je suis fortement opposé au principe de faire dépendre d'un seul chef de département toutes les faveurs ministérielles. Nous en avons eu un exemple plus que suffisant dans la province d'Ontario ; mais je suis heureux de pouvoir dire que le peuple a condamné ce principe, et que cette attitude, du moins, je l'espère, sera suivie par la Chambre des communes. A mon avis, il n'est pas bon que le Gouvernement cherche avec tant de persistance à enlever de ses pouvoirs au peuple. Il y a soixante-quinze ou cent ans, on a combattu pour obtenir pour le peuple des pouvoirs que détenait la couronne. Voici un Gouvernement qui se qualifie de libéral—

Quelques voix : C'est bien cela.

M. HENDERSON :——et, cependant, il ne veut pas accorder à la population le droit de dire son mot, lorsqu'il s'agit de l'administration des affaires publiques. Tout cela dans le but d'avoir la haute main sur le peuple, de concentrer et de centraliser tous les pouvoirs possibles sous ce grand " moi " dont nous entendons parler si souvent. A mon avis, c'est là commettre une erreur, et je conseillerais à l'honorable ministre de revenir à l'ancienne règle, c'est-à-dire de laisser les commissaires nommer les recenseurs.

M. FISHER : Je suis bien prêt à remettre l'ancienne loi en vigueur. En fait, je crois l'avoir toujours observée. Le ministre qui a présidé au dénombrement de 1891, a suivi cette règle. L'honorable député (M. Henderson) faisait partie de la Chambre, à cette époque, et il ne s'est pas opposé à cette règle. Le ministre qui a fait exécuter le recensement de 1881, sous un régime que l'honorable député a appuyé plusieurs années durant, a appliqué cette règle et cette pratique ; il a nommé lui-même tous les recenseurs du pays. J'ose dire que cette règle est erronée et que les principes prônés par l'honorable député sont justes ; mais si jamais l'on entendit prouver et répéter dans tout le pays ce grand mot : moi, moi, ce fut avant l'arrivée du parti libéral au pouvoir.

M. HENDERSON : Je me rappelle le recensement de 1891. Je me souviens que celui qu'on avait choisi comme commissaire dans le comté que j'ai l'honneur de représenter, a nommé lui-même les recenseurs qui devaient travailler sous ses ordres. Je ne sache pas qu'il ait dû faire confirmer ces nominations par le ministère, à Ottawa. Quoi qu'il en soit, il a nommé lui-même ses recenseurs, il ne saurait y avoir de doute à cet égard. Quel que fût le statut, c'était la pratique suivie alors. Le commissaire choisissait et nommait lui-même les recenseurs qui devaient l'aider à faire le dénombrement. Si cette coutume n'est pas conforme aux dispositions de ce projet de loi, on devrait rayer de celui-ci tous les termes qui se rapportent à cette question, de façon à laisser la nomination des recenseurs entre les mains des commissaires, sans que ces derniers soient obligés de faire confirmer ces nominations par le ministère de l'Agriculture. Il me semble que c'est là simplement agir avec justice à l'égard des commissaires, et je suis convaincu que les personnes choisies seraient plus capables de remplir leur devoir, si on accordait des pouvoirs plus étendus aux commissaires des différents comtés, car ces com-

missaires connaissent mieux qu'un fonctionnaire qu'on a mis à la tête de ce département ceux qui doivent être choisis. Il est tout à fait absurde de dire que ce fonctionnaire connaît chacun qui, dans un comté, est capable de remplir les fonctions de recenseurs. Il est bien beau, ainsi que semble le croire l'honorable ministre, de pouvoir distribuer ces faveurs ministérielles, mais je ne sache pas qu'il soit permis, même au représentant d'un comté, d'intervenir lorsqu'il s'agit des nominations faites par les commissaires. Dans le comté que je représente maintenant et dont j'étais le député lors du dénombrement de 1891, je me suis abstenu de toute intervention dans le but d'influencer le commissaire dans le choix des recenseurs.

A mon point de vue, ces nominations devraient être faites en dehors de toute considération politique ; qu'on accorde pleine liberté aux commissaires, et que ces derniers choisissent les hommes les plus habiles qu'ils peuvent trouver. Actuellement, nous prenons le moyen de rendre ces nominations purement politiques, sans tenir compte de l'honnêteté et des aptitudes que doivent avoir ceux qui sont chargés de ce travail. Je conseillerais à l'honorable ministre de retrancher cet article, cette partie qui lui accorde la haute main sur la nomination des recenseurs, et de laisser aux commissaires le soin de choisir eux-mêmes ces fonctionnaires.

M. INGRAM : Je ferai remarquer à l'honorable ministre que ce qu'il a avancé n'est pas exactement conforme aux faits. Sous le régime conservateur, le nombre des recenseurs était considérablement moins élevé qu'il ne l'a été sous le gouvernement libéral. Dans ma propre ville, par exemple, du temps du gouvernement conservateur, on n'employait que quatre recenseurs, tandis que sous le régime libéral, on en a compté quatorze. La différence entre ces deux chiffres est très grande et, si l'on applique cette comparaison à tout le Canada, on saisit la raison pour laquelle l'honorable ministre a augmenté si considérablement les dépenses du dernier recensement. D'abord le commissaire du recensement doit réunir ces recenseurs ensemble et leur enseigner ce qu'ils ont à faire. Pour assister à ces instructions, le recenseur reçoit tant par jour. Prenons quatorze recenseurs à $3 par jour d'instruction, cela représente un montant de tant. Lorsque nous étions au pouvoir, on ne donnait ces instructions qu'à quatre recenseurs. Si l'on paie $3 par jour à chaque recenseur, quatre recenseurs nous coûteront $12, et si l'honorable ministre veut multiplier quatre par trois, il verra la différence qu'il y a entre les deux systèmes. Le même raisonnement s'applique à tout le Canada. Mon honorable ami n'a pas augmenté seulement le nombre des recenseurs, mais encore leurs appointements, et le résultat fait saisir la différence qu'il y a entre les deux méthodes. L'honorable ministre a dit que l'article 4 de ce projet de loi ressemble quelque peu à l'article 9 de l'ancienne loi.

M. FISHER : Oui.

M. INGRAM : Mais il a ajouté ce qui suit à cet article :

—et dans les régions éloignées ou peu habitées du pays, le ministre pourra nommer un ou plusieurs aides à chaque recenseur.

Si l'on compare le recensement de 1901 à celui de 1891, on constate qu'on a multiplié le nombre des recenseurs, et voici que, par ce projet de loi, on se propose d'élever encore considérablement ce nombre en 1911, ce qui signifie que le coût de ce dénombrement sera énormément augmenté.

Adopté.

Article 6.—Formules, règles, instructions et tarifs des rétributions.

M. BLAIN : L'honorable ministre a-t-il l'intention d'assujétir les commissaires au tarif mentionné dans cet article ? Il se rappellera que lors de la dicussion de ce projet de loi, il y a deux ans, on lui a signalé nombre de cas où les recenseurs avaient présenté au département des comptes majorés qui, cependant, ont été payés. L'honorable député de Simcoe-est a, l'autre jour, signalé un cas où l'on avait exigé un montant excessif, contrairement aux dispositions de la loi.

Le ministre ou ses fonctionnaires avaient accepté ce compte et avaient payé la somme demandée. Si nous devons remettre en vigueur les anciennes règles, il nous faudra la promesse du ministre qu'il ne paiera à cette classe de fonctionnaires que les appointements mentionnés dans la loi, et qu'il ne leur permettra pas de recevoir des montants trop élevés.

M. FISHER : C'est ce que je m'efforcerai de faire autant que possible.

M. BLAIN : Je suppose qu'il se montrera plus prudent à l'avenir sur le choix des recenseurs qu'il nommera.

M. FISHER : L'expérience instruit.

M. BLAIN : L'expérience instruit, dit l'honorable ministre. Ce n'est pas toujours le cas, mais j'espère qu'elle profitera à mon honorable ami. Je lui rappellerai que dans Hastings-nord, le commissaire nommé par le Gouvernement a présenté un compte de $603.14, et qu'un grand nombre des item mentionnés dépassaient la somme fixée par l'honorable ministre. Certaines difficultés surgirent dans ce comté, et M. Kelly a cru qu'il pourrait se servir d'influences politiques auprès de l'honorable ministre, et il a amené ici le fameux A. B. Lott, si bien connu au Canada, à l'heure qu'il est.

Un DEPUTE : Comment est-il fameux ?

M. BLAIN : Vous vous rappelez l'histoire de ces boîtes de scrutin jetées au fond d'un

lac ; M. Lott est l'individu qui a été mêlé à cette affaire. Donc, M. Kelly conduisit M. Lott à la Chambre où il eut une entrevue avec l'honorable ministre lui-même. Ce fait a été cité ici, il y a deux ans, et mon honorable ami n'a pas tenté de le nier. Dès que M. Kelly eut amené ici M. Lott qui était un homme politique, un ancien candidat du Gouvernement, le compte fut acquitté sans aucune autre difficulté. L'honorable ministre fait un signe de dénégation.

M. FISHER : Nous n'avons payé qu'une partie de ce compte.

M. BLAIN : Le montant total, c'est-à-dire $653.14, a été payé. Mon honorable ami se rappelle parfaitement cela, sans doute.

M. FISHER : On demandait un montant beaucoup plus élevé que cette somme.

M. BLAIN : On demandait un montant plus élevé ; enfin, nous y voilà. Mon honorable ami finit par raconter cette histoire au comité. Il dit que les fonctionnaires qu'il a nommés, d'après les dispositions de l'ancienne loi, ont demandé plus qu'ils n'ont reçu, et qu'il avait été question d'un compromis avec l'honorable ministre. Voici une lettre datée du 4 mars 1902 :

Les élections d'Ontario auront lieu à la fin de mai ou au commencement de juin.

Voilà ce que le commissaire nommé par l'honorable ministre a dit sous sa signature dans une lettre adressée au ministre lui-même :

Les élections auront lieu à la fin de mai ou au commencement de juin. M. B. O. Lott a été choisi à l'unanimité par la convention libérale. J'ai décidé de travailler dur et ferme dans la circonscription nord de Hastings. M. Lott est le meilleur solliciteur de votes et le travailleur le plus infatigable qui se soit jamais jeté dans une lutte électorale.

J'ai l'honneur de demeurer,
Votre vieux serviteur,
WILLIAM KELLY.

J'espère que l'honorable ministre, lorsqu'il nommera des recenseurs, ne choisira pas d'anciens amis qui lui demanderont de leur payer un montant plus élevé que celui indiqué dans l'article qu'il nous demande d'adopter.

(Adopté.)

Art. 8.—Le recensement du Canada se fera la première année de chaque dizaine du siècle.

M. FISHER : Cette disposition correspond à l'article 3 de la loi concernant le rencensement, lequel se trouve modifié quant au temps de l'année où devra se faire le dénombrement. La loi du recensement dit que celui-ci devra être fait dans le mois d'avril. A mon sens, il vaudra mieux faire ce travail au mois de juin. On pourrait réaliser une économie plus considérable et pousser l'ouvrage avec plus d'activité et de facilité, au mois de juin ; alors les jours sont plus longs et les chemins, règle générale, sont en meilleur état qu'au mois d'avril alors que, dans la plus grande partie du Canada, les routes se défoncent et qu'il devient aussi difficile de faire cet ouvrage dans ce temps-là qu'au commencement de l'année.

M. BLAIN : L'honorable ministre a-t-il considéré qu'au mois de juin, un grand nombre de personnes sont absentes de leurs foyers—en voyage de noces, comme le dit mon honorable ami de Toronto-ouest? Ainsi, un grand nombre d'ouvriers d'Ontario se rendent dans l'Ouest où ils demeurent une grande partie de l'été, tandis que l'autre moitié de la population prend ses vacances.

M. FISHER : Oui.

M. BLAIN : Et c'est après avoir pesé tout cela que mon honorable ami a décidé que juin est le meilleur mois que nous puissions choisir?

M. FISHER : Sans doute ; mais le dénombrement des absents se fera, comme aujourd'hui, suivant le système *de jure*. Il n'y a pas d'époque dans l'année où une partie considérable de notre population ne soit pas absente, et voilà pourquoi il faut employer le système *de jure*. Je crois que c'est là une excellente raison et que, réellement, on compte moins d'absents dans la première quinzaine de juin qu'à aucune autre époque de l'année. Les autres raisons qui militent en faveur de ce changement sont très fortes.

(Le premier paragraphe de l'article 2 est adopté.)

Paragraphe 2 de l'art. 8—Le recensement du Manitoba et de certaines parties des territoires du Nord-Ouest, se fera la sixième année de chaque dizaine du siècle.

M. FISHER : Cette disposition se rapporte au dénombrement du Manitoba que nous devons faire tous les cinq ans, d'après la loi concernant les subventions ; le même principe s'aplique aux territoires ayant un gouvernement provisoire. Si le Parlement adopte à cette session-ci, une loi constituant le Nord-Ouest en provinces, cette loi devra comprendre celle-ci, et il faudra faire les modifications voulues pour la rendre applicable aux provinces nouvelles. Ce dénombrement se fait tous les cinq ans au Manitoba, suivant les dispositions de la loi concernant les subventions, dispositions qui s'appliqueront, je crois, aux territoires ou aux nouvelles provinces, lorsqu'elles seront établies. C'est pour faire face à cette éventualité que j'ai préparé cet article qui contient la disposition nécessaire.

M. HENDERSON : Je comprends que l'honorable ministre a l'intention de faire le dénombrement général du Canada tous les dix ans. Le paragraphe 2 contient une disposition prescrivant que le recensement du Manitoba et du Nord-Ouest se fera en 1896 et à chaque période de dix ans qui suivra. Cette intention est bien évidente pour moi, mais je ne puis dire si les termes employés l'expriment clairement. Ne pourrait-on pas

interpréter cette disposition comme signifiant que, dans la province du Manitoba et dans le Nord-Ouest, le dénombrement devrait être fait en 1906 et ensuite tous les dix ans ? N'est-ce pas modifier l'article 8.

M. FISHER : Je ne me risquerais pas à exprimer une opinion sur cette question, au point de vue de la loi.

M. HENDERSON : Je crois que l'honorable ministre pourrait nous donner cette opinion et se prononcer catégoriquement sur ce point.

M. FISHER : Ces articles ont été rédigés par les fonctionnaires du ministère de la Justice qui savaient exactement à quelle fin devait tendre cette loi que je soumets maintenant à la Chambre. J'ai supposé qu'ils avaient pris le moyen de donner une forme à cette intention. Je ne crois pas que le paragraphe 2 puisse faire disparaître la disposition générale de cet article qui veut qu'un dénombrement général du Canada, ce qui comprend le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, soit fait en 1911, et, dans la suite, après chaque période de dix ans. L'article suivant dit qu'on devra faire un recensement dans certaines parties du Dominion en 1906, et, dans la suite, après chaque période de dix ans ; mais cela ne limite en aucune manière la première partie de l'article; cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas de recensement dans la province de Manitoba et les territoires en 1911 et, ensuite, après chaque période de dix ans. Il me semble que cela est bien clair.

M. HENDERSON : Mais nous ne voulons pas nous en rapporter à un simple " il me semble ". Si mon honorable ami veut se prononcer d'une façon catégorique, j'accepterai sa déclaration. Je suis heureux d'apprendre que l'honorable ministre de la Justice a rédigé cet article ; je ne voudrais certes pas opposer mon opinion à la sienne ; mais il m'a semblé qu'il pouvait exister un doute, et c'est précisément le temps d'éclaircir ce point.

M. FISHER : Nous pourrions adopter cet article et je verrai à appeler l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur l'objection soulevée par mon honorable ami.

M. R. L. BORDEN : Le dénombrement du Manitoba et du Nord-Ouest sera différent de celui de tout le pays. N'est-ce pas là ce que l'honorable ministre a en vue ?

M. FISHER : Oui, car nous voulons simplement connaître le chiffre de la population. Cette disposition nous permettra de déterminer le chiffre des subventions à accorder. L'autre recensement est plus général dans son objet. Cette loi nous donnera le pouvoir de recueillir plus de renseignements la cinquième année qui suit chaque dénombrement décennal.

M. BORDEN : Cette disposition ne s'applique pas qu'à un simple dénombrement de la population. Il s'agit du recueillement de statistiques concernant la population et l'agriculture.

M. FISHER : Oui, nous avons l'intention de recueillir quelques statistiques sur l'agriculture en faisant le dénombrement de la population. Je ne crois pas que les mots dont il s'agit soient réellement nécessaires, parce que d'autres articles de ce projet de loi contiennent des dispositions qui nous accordent le pouvoir en question. Mais il est probable que nous devrons nous servir du système que nous emploierons lorsqu'il s'agira de faire le dénombrement de la population, pour obtenir d'autres renseignements moins complets, en vérité, que ceux que nous recueillons lors de notre dénombrement décennal.

(Adopté.)

Art. 9.—Division du pays en districts de recensement par proclamation.

M. FISHER : Cet article reproduit l'article de la loi concernant le recensement ; on a fait de légers changements dans la rédaction. Le fond de cet article est exactement le même.

(Adopté.)

Art. 10.—Détails que doit donner le recensement général.

M. FISHER : Cet article est basé sur l'article 5 de la loi concernant le recensement, la principale modification consistant dans la disposition prescrivant qu'il faudra tenir compte des valeurs et quantités. Nous ajoutons : " toutes les autres choses désignées dans les imprimés à être fournis et les instructions à être données, selon les prescriptions du présent acte. La loi du recensement nous accorde ce pouvoir, mais nous insérons ici cette disposition, afin que le département soit définitivement établi suivant un statut spécial. Il y a d'autres modifications dans les détails.

M. BLAIN : Je crois que, lorsqu'on fait le recensement, on devrait insérer dans les formulaires une colonne réservée à nos terres en jachère. Il y a quelque temps, j'ai fait remarquer à l'honorable minnistre qu'on ne trouvait aucune colonne de ce genre dans les dénombrements faits jusqu'aûjourd'hui. L'honorable ministre a déclaré, il y a deux ans, que la raison de cet état de choses, c'était qu'il n'y avait pas de terres en jachère assez importantes au Canada. L'honorable ministre n'a pas dû s'occuper de cette question, car, autrement, il aurait su qu'il y a un grand nombre de terres de cette espèce, au Canada. Il y a à peine une ferme dans Ontario qui, chaque année, sur un espace de six à quinze acres, ne soit nettoyée et ameublie en vue de l'ensemencement en jachère; on m'informe qu'il en est ainsi, jusqu'à un certain point, au Manitoba, au Nord-Ouest, et aussi à l'Est du Canada, je suppose. Nous devrions avoir pour l'usage des recenseurs une

colonne spéciale où ces derniers pourraient mentionner les quantités de terres mises en jachères. Il est très important que les personnes qui veulent venir s'établir au Canada, comprennent, en lisant les rapports de notre recensement, que les cultivateurs canadiens ne sont pas en arrière des cultivateurs des autres pays. Mais si elles trouvent qu'il n'y a pas au Canada de terres en jachères, et si elles s'en rapportent à la déclaration de l'honorable ministre de l'Agriculture, elles en arriveront à se convaincre que nos cultivateurs ne comprennent pas les méthodes de culture les plus avancées. Tout le monde sait qu'une des choses les plus essentielles, pour réussir en agriculture, c'est de laisser de côté une certaine superficie de terrain pour la mise en jachère, et il est très important que dans le formulaire que nous adoptons maintenant, on réserve une colonne indiquant quelles sont les terres en jachère.

M. FISHER : C'est avec grand plaisir que je vais me rendre au conseil de mon honorable ami, et je propose un amendement comportant l'addition dans ce formulaire d'une colonne indiquant quelles sont les terres en jachère.

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

L'article tel que modifié est adopté.

Art. 15.

M. R. L. BORDEN : Je demanderai qu'on réserve cet article, vu l'absence d'un de mes honorables amis qui a certaines observations à faire sur cette disposition du projet de loi.

(L'article est réservé.)

Art. 16.—Le ministre peut s'entendre avec les autorités d'une province ou d'un territoire pour en obtenir des statistiques.

M. FISHER : C'est, en vérité la répétition de l'article 4 concernant la loi générale des statistiques. Il n'y a que deux ou trois changements dans les termes.

M. INGRAM : Je remarque que, d'après la loi d'Ontario, le gouvernement de cette province accorde à son ministre de l'Agriculture le pouvoir de conclure des arrangements avec le ministre de l'Agriculture fédéral relativement à ces statistiques. Mon honorable ami a-t-il cherché à faire quelque arrangement de ce genre ?

M. FISHER : Non. Et je ne pourrai entrer en pourparlers à ce propos tant que ce projet ne deviendra pas loi. J'essaierai alors de m'entendre avec les différents gouvernements provinciaux dans le but d'obtenir ces statistiques ; c'est ce que prévoit l'article que j'ai soumis.

M. INGRAM : La province d'Ontario a un système bien complet pour recueillir des statistiques. L'honorable ministre se propose-t-il d'indemniser le gouvernement provincial qui lui fournira ces statistiques recueillies aux frais de la province

M. FISHER : Cet article ne laisse aucunement entendre que nous devrons contribuer au travail qui consiste à recueillir et à réunir ces statistiques ; mais si nous faisons avec les autorités provinciales des arrangements par lesquels elles nous fourniront les informations qu'elles recueilleront, il nous faudra nous entendre avec elles sur la question des dépenses. Notre but n'est pas de former une sorte de société avec elles pour recueillir ces statistiques.

M. INGRAM : Je demanderais à l'honorable ministre de permettre que cet article soit réservé.

(Accordé.)

Art. 17.—Le ministre peut exiger que les officiers publics fournissent des copies, des documents, etc.

M. FISHER : C'est l'article 5 de la loi concernant la statistique générale qui se trouve répété ici.

M. LENNOX : L'honorable ministre veut-il nous expliquer à quelle catégorie de fonctionnaires publics il fait allusion dans cet article ?

M. FISHER : Cette disposition s'applique à tout fonctionnaire public, municipal ou provincial, quel qu'il soit. Voilà, je crois, l'interprétation qu'on a donnée à cet article, et je ne sache pas qu'on ait mis cette interprétation en doute. L'honorable député constatera qu'on dit, dans cet article :

—et ce, moyennant ou sans rétribution, ainsi qu'à toute époque que détermine le Gouverneur en conseil.

D'après l'interprétation que je lui donne, cette disposition comprend tout arrangement à l'amiable que nous pourrons faire avec les fonctionnaires mentionnés dans cet article. Je pourrais citer, comme exemple, la méthode adoptée pour recueillir les données statistiques sur la criminalité. Il y a une entente avec les fonctionnaires des tribunaux qui nous fournissent des renseignements et auxquels nous payons certains appointements. Le bureau pourrait conclure des arrangements semblables, et le résultat de ce que je pourrais appeler un marché avec les différents fonctionnaires provinciaux et municipaux, nous permettra d'obtenir les renseignements qu'ils possèdent.

M. LENNOX : Je reconnais que cette disposition s'applique aux fonctionnaires des gouvernements provinciaux et des municipalités. S'il en est ainsi, il me semble que nous légiférons en outrepassant nos pouvoirs en notre qualité de membres du Parlement. La rédaction de cet article ne me semble pas exprimer ce que l'honorable ministre a soutenu dans son argumentation. Il dit que cette rédaction veut désigner un

arrangement à l'amiable. Si on lisait dans cet article après avoir pourvu à la compensation ou après avoir conclu un arrangement satisfaisant," ou quelque chose de ce genre, cela indiquerait clairement l'idée d'un arrangement à l'amiable. Mais les mots " moyennant ou sans rétribution " peuvent laisser entendre une idée bien différente. Une municipalité peut recueillir, à des frais considérables, un grand nombre de statistiques importantes. Les renseignements lui appartiennent et elle a le droit absolu de s'en servir selon qu'elle jugera à propos de le faire. Mais si l'on appliquait cet article tel que rédigé, nous nous arrogerions le droit de nous emparer, car c'est bien cela, en vérité, du fruit du travail et des dépenses de cette municipalité et, cela " moyennant ou sans rétribution ".

Ce parlement aurait tort, à mon sens, d'empiéter sur les droits des provinces. Ce serait agir imprudemment que d'adopter un pareil article, avant de l'avoir bien étudié, avant que le ministre de la Justice en ait pesé toutes les conséquences. Il y a là, il me semble, un excès de pouvoir manifeste : c'est vouloir investir le ministre de l'Agriculture d'une autorité qui n'appartient pas au Parlement lui-même. Je veux bien que le ministre de l'Agriculture ait toutes les prérogatives raisonnables, mais je ne voudrais pas prendre sur moi de lui conférer des pouvoirs qui excèderaient l'autorité même du Parlement.

M. FISHER : Je n'entreprendrai pas de formuler une opinion sur un point de ce genre. Je dirai cependant que c'est là un article qui existe dans nos statuts depuis 1879. Apparemment, jamais personne ne l'a mis en question. L'autorité dont il s'agit doit, je le comprends, s'exercer avec discrétion, et mon honorable ami voit qu'en effet elle ne peut s'exercer que dans des conditions réglées, non pas par le ministre, mais en vertu d'un décret du Gouverneur rendu en conseil des ministres, comme il est dit dans la dernière partie de l'article.

M. R. L. BORDEN : En ce qui touche à la question de convenance, c'est, en effet, donner au ministre de l'Agriculture des pouvoirs fort étendus que de lui permettre d'exiger de fonctionnaires provinciaux certain travail non rémunéré. J'incline à croire que le Parlement a le droit de conférer ce pouvoir au ministre, mais je doute de la propriété et, par suite, de la sagesse d'une telle législation. Nous avons déjà quelque chose de semblable dans notre loi du cens électoral. Si je me rappelle bien, il est dit dans cette loi que l'administration centrale aura le droit de demander aux fonctionnaires d'une province copie des listes qu'ils ont en leur possession ; mais alors on les paye, conformément à un tarif établi, si je ne me trompe, par décret de l'exécutif. Quant aux fonctionnaires fédéraux, il est tout à fait juste que le ministre ait le droit d'obtenir d'eux ces renseignements, sans frais, puisque déjà nous les payons. L'honorable ministre pourrait laisser l'article en suspens, et, dans l'intervalle, nous étudierions ce point.

M. FISHER : Je ne vois pas d'objection à laisser l'article en suspens pour quelques minutes ; mais, comme je l'ai dit, ça été pendant longtemps la loi, et son application n'a jamais soulevé la moindre difficulté. C'est un pouvoir, sans doute, qu'il faut exercer avec beaucoup de discrétion. Il ne serait que juste, à mon avis, de récompenser le fonctionnaire qui donne le renseignement, surtout s'il a fait quelque dépense pour cela. Le Gouvernement ne manquera certainement pas d'y pourvoir. Cette disposition a plutôt pour objet d'assujétir le fonctionnaire à donner le renseignement requis et au prix fixé, pour que nous ne soyons pas absolument à sa merci. C'est un pouvoir dont la nécessité me paraît évidente, et le Gouvernement, je n'en doute pas, sera toujours disposé à rémunérer convenablement le service ainsi rendu.

M. R. L. BORDEN : Réflexion faite, je penche à croire que l'article peut bien passer dans sa forme actuelle. C'est au Gouvernement en définitive, qu'il incombe d'en faire l'application, et le Parlement a toute raison de penser qu'une telle besogne ne sera pas imposée aux fonctionnaires des provinces sans que des arrangements soient faits pour leur assurer une juste rémunération. Peut-être qu'en voulant modifier l'article, on en rendra la disposition un peu gênante. Tenant compte des explications que l'on vient de donner, je n'entends pas m'opposer plus longtemps à l'adoption de cet article.

(Adopté.)

Art. 18.—Est autorisée la préparation de relevés statistiques des rapports et documents publics.

M. FISHER : C'est tout simplement l'article 6 de la loi concernant la statistique générale.

(Adopté.)

Art. 20.—Contrôle des données statistiques.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra bien sans doute avertir le comité de tout écart qu'il pourrait y avoir entre ces articles et la loi telle qu'elle existe à l'heure actuelle.

M. FISHER : Assurément.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami le député de Toronto-sud (M. Macdonell) désirerait faire quelques observations à propos de l'article 15, si toutefois le ministre veut bien nous permettre d'y revenir.

M. FISHER : Certainement.

M. MACDONELL : Je désire appeler l'attention sur la manière dont se fera l'application de cet article en ce qui touche au commerce et à l'industrie ; une telle pratique me paraît avoir un caractère véritable-

ment inquisitorial. Ces renseignements que l'on veut prendre maintenant tous les ans s'obtenaient jusqu'ici tous les dix ans seulement.

Je doute fort de la sagesse d'une pareille disposition. Le capital—chacun sait cela—, est un être chatouilleux, et, pour diverses raisons que je n'ai pas besoin de signaler au comité, un commerçant répugne souvent à donner des renseignements. Pour ce qui est des industriels, ils refusent généralement de laisser connaître leurs affaires particulières, surtout lorsque ces inquisitions ont lieu tous les ans. Quant à l'agriculture c'est différent ; mais là où vous avez des fonds de placés dans de grandes entreprises, des sociétés anonymes ou autres de cette nature, la sagesse d'une telle législation me paraît assez discutable. La dernière partie de l'article ajoute que le ministre, dans le cas où il le jugerait avantageux, fera publier ces renseignements dans la forme que prescrira le Gouvernement. Cette disposition a pour objet d'assurer le recueillement et la publication des renseignements. Comme je viens de le dire, ce procédé sent l'inquisition, et je me permettrai de demander au ministre si aux Etats-Unis il existe un pareil système fonctionnant avec avantage. A Toronto, dans tous les cas, où c'est la municipalité qui fait ce travail, je sais qu'on y a beaucoup de difficulté à arracher aux manufacturiers leurs secrets. Est-ce à titre d'essai et pour tâter le terrain que l'on prend ces mesures ? Si oui, la chose me paraît joliment hasardeuse. L'honorable ministre voudrait-il bien nous dire comment les choses se sont passées aux Etats-Unis à cet égard lors du dernier recensement ?

M. FISHER : Cette même législation existe aux Etats-Unis, bien que son application n'ait pas encore reçu toute sa perfection. Le bureau permanent du recensement a aux Etats-Unis les mêmes pouvoirs que la présente loi nous autorise à exercer, et que nous exerçons déjà tous les dix ans en vertu de la loi sur le recensement. J'ai pu m'apercevoir, et mes prédécesseurs comme moi, je suppose, ont dû s'apercevoir que les établissements industriels à qui l'on demande des renseignements ne comprennent pas toujours quel usage il en sera fait, et ils hésitent, quand ils ne s'indignent pas, devant ce qu'ils appellent la nature inquisitoriale des questions. Nous avons eu nombre d'exemples de la chose au cours du dernier recensement. Désireux d'éviter tout froissement et de procéder avec circonspection, j'ai eu soin, chaque fois qu'un de mes recenseurs me signalait un cas de ce genre, d'envoyer un exprès chargé de voir la personne et de lui expliquer l'objet de notre requête. En même temps, des explications détaillées partaient du bureau central à l'adresse de ces gens, leur faisant comprendre que, si les renseignements donnés sur leurs affaires se trouvaient inscrits à la liste, il n'en était pas de même des tableaux publiés, où ne ne paraissaient que des renseignements d'ensemble sur l'état des industries, le total des placements, le nombre global d'employés, la production prise en bloc, et ainsi de suite ; et que personne ne pourrait découvrir, en compulsant ces tableaux, les faits particuliers à tel ou tel établissement industriel. Nous leur disions aussi que les listes originales contenant le détail de leurs opérations demeuraient secrètes et que personne n'y avait accès hors les employés du recensement. Cela fait, toute opposition tombait, et, à l'exception de quelques cas très rares, que je pourrais compter sur mes doigts, tous nos établissements industriels se sont empressés de fournir les renseignements demandés.

Ce que dit mon honorable ami de la ville de Toronto est vrai, et il en de même généralement de la province d'Ontario ; mais cela est dû, je crois, à ce que la loi n'autorise pas ces recherches, auxquelles les gens se prêtent s'ils le veulent.

M. MACDONELL : Pas le moins du monde. C'est à la législature provinciale de conférer cette autorité, qui regarde la propriété et les droits civils dans la province. On y a droit de légiférer en pareille matière, et on l'a fait. C'est en vertu d'une loi ainsi rendue que s'obtiennent ces renseignements.

M. FISHER : J'ai donc été mal informé. Ce peut être la loi générale mais je ne crois qu'il y ait une disposition particulière autorisant ce genre d'opérations. Je ne connais pas bien les lois d'Ontario, mais on me dit que la loi en vertu de laquelle on procède n'a pas de telle disposition. Ce peut être la loi du sol ; il peut y avoir dans les statuts de la province quelque disposition autorisant à cet égard et d'une manière générale le gouvernement ou la municipalité.

Je concède volontiers à mon honorable ami qu'au premier abord, les industriels ont de la répugnance à donner ces renseignements, et veulent être certains du caractère absolument secret et confidentiel de ces recherches. Une fois satisfaits sur ce point. leur opposition cesse immédiatement. Ces gens seraient les premiers, j'en suis sûr, à tirer avantage des renseignements ainsi obtenus et ensuite publiés par tout le pays.

En ce qui regarde les Etats-Unis, je puis dire qu'on y a, en ces matières, la même autorité qu'ici autorité conférée au bureau permanent du recensement, comme on l'y appelle, et qui est aujourd'hui en plein fonctionnement. J'ai ici une publication qui en parle, et fait voir que la chose marche d'une manière très satisfaisante.

Il serait malheureux, je crois, que nous fussions empêchés d'avoir des données statistiques sur l'industrie comme sur l'agriculture. Les intérêts manufacturiers du Canada en souffriraient, je pense, si ces données ne pouvaient être recueillies. Je dirai bien cependant à mon honorable ami que nous n'avons pas l'intention ni la pensée de prendre ces renseignements tous les ans, au moins pour commencer, et peut-être pas avant de nombreuses années. Une, deux, ou

trois fois tout au plus, dans l'intervalle des recensements décennaux, voilà tout ce à quoi nous pouvions penser. Je ne vois pas d'ailleurs que nous puissions entreprendre cette tournée plus d'une fois entre un recensement et l'autre ; peut-être deux fois, mais plus probablement une fois seulement.

Je suis convaincu qu'après notre premier essai, ces mêmes industries dont les représentants ont parlé à mon honorable ami seront les premiers à exprimer leur satisfaction du travail accompli et à reconnaître son utilité ; il leur aura été démontré également qu'il avaient tort d'en redouter les suites.

M. MACDONALD : Comme je le disais, cette loi a bien le caractère d'une expérience a tenter. Nous ne savons pas comment fonctionne aux Etats-Unis le nouveau régime inauguré en vertu d'une disposition législative en tout semblable à celle-ci, et qui en est encore à ses premiers essais. Le ministre nous dit que cette loi a été rendue aux Etats-Unis en 1902 ; et, par conséquent, son application n'a pu donner que des résultats encore fort incertains.

Les renseignements que l'on veut avoir touchant les choses de l'industrie sont après tout le secret de ceux à qui on les demande, et il ne devrait pas y avoir de pénalité édictée contre les récalcitrants.

Avant d'adopter une mesure comme celle-là, il faudrait savoir un peu ce qui se passe dans d'autres pays où déjà fonctionne une loi semblable.

Je connais nombre de maisons d'affaires qui protestent contre une telle législation. On veut bien se soumettre aux lois provinciales relatives à la répartition de l'impôt—je parle plus particulièrement de la province d'Ontario—et fournir les renseignements déterminés par les questionnaires annexés à ces lois. Ces questionnaires, ils les connaissent ; ils ont en quelque sorte pris part à leur préparation.

Ici le ministre ne dit pas quelles questions il leur sera fait, de quelle nature seront les renseignements demandés. Le ministre doit avoir une idée là-dessus, mais il n'indique pas à la Chambre quels renseignements il exigera des industriels.

Les propriétaires de ces établissements, ceux qui y ont placé leurs fonds, devraient, il me semble, être consultés. Il conviendrait de leur laisser savoir à quels procédés inquisitoriaux on va les soumettre.

L'honorable ministre nous dit que dans l'application de cette loi, il agira avec loyauté et discrétion, et que ces renseignements seront gardés comme un secret. Je le veux bien, mais, dans ce monde où tout passe, monsieur le ministre ne peut pas espérer durer éternellement. Il se peut que nous le perdions un jour. Qui sait quel sera son successeur ?

Quel monument laissera-t-il après lui où l'on puisse voir formuler ces fameuses questions ? La Chambre ignore tout des intentions du ministre, et le pays n'en est pas mieux informé.

Le moins que puisse faire le ministre, avant d'exiger l'adoption d'une loi aussi draconienne, serait de présenter à la Chambre la liste des questions que l'on va poser aux propriétaires de ces établissements. Ce n'est que juste. Sans doute ce questionnaire est déjà tout formé dans la pensée du ministre ; mais nous avons droit, il me semble, à quelque chose de plus que la pensée fermée et scellée de M. le ministre.

Ceux qui viendront après lui auront peut-être des vues différentes, et il serait bon de définir tout de suite législativement une manière de procéder à laquelle les ministres futurs seront tenus de se conformer. Je prie la Chambre de ne pas consentir à laisser insérer dans la loi ce paragraphe dans sa forme actuelle. Les auteurs de cette loi me font l'effet de corsaires tirant des bordées dans les eaux provinciales. Je dis corsaires, parce que l'on cherche à obtenir indûment des informations des autorités provinciales ou autres.

Avant donc de se faire donner un tel pouvoir le ministre devrait nous dire, de façon bien claire, quels renseignements il se propose de prendre auprès des industriels sur leurs affaires privées.

M. FISHER : Il me fait peine d'entendre l'honorable député qualifier de corsaires les auteurs de cette loi et prêter à la mesure le caractère d'une expérience à tenter. Je ne vois rien dans la législation qui puisse suggérer l'idée de pavillons noirs, de têtes de mort ou d'os en croix.

Cette disposition n'innove certainement pas aux lois antérieures. La loi relative au recensement reconnaît déjà au ministre de l'Agriculture l'autorité dont il est ici question. Ce pouvoir existe dans tous les pays du monde où se fait le recensement : il est inhérent aux fonctions de la personne chargée de recueillir des données statistiques. Ces données seront inutiles et incomplètes si vous ne pouvez pas forcer les gens à les fournir. Tout individu mal doué ou mal disposé, tout groupe d'individus, se faisant de leurs droits une idée à eux, pourraient, à un moment donné, faire échouer notre requête, s'il leur était loisible de nous refuser ces renseignements.

Cette disposition législative n'a rien de bien nouveau : elle est déjà depuis trente ou quarante ans notre loi sur le recensement.

M. MACDONELL : Pour être appliquée une fois seulement tous les dix ans.

M. FISHER : C'est vrai, mais le principe est le même. Que peut faire à ces gens-là de donner ces renseignements une fois tous les cinq ans, lorsque surtout la chose se fait en confidence et de façon qu'il n'en transpire rien au dehors. Le principe reste sauf, comme aussi la nécessité pratique de

l'entreprise. Qu'elle soit appliquée tous les cinq ans, tous les trois ans ou tous les dix ans, la mesure n'en est pas moins utile.

C'est une innovation, dit mon honorable ami ; mais, aux Etats-Unis, une loi semblable existe depuis 1902, et on en fait l'application à l'heure actuelle. Comme ici, on l'appliquait auparavant au recensement qui se faisait tous les dix ans ; mais depuis 1902, on l'a étendue à d'autres objets.

J'ai ici le rapport préparé par M. Cortelyou qui, jusqu'à tout dernièrement, exerçait aux Etats-Unis les fonctions de secrétaire du ministère du Commerce et du Travail et avait la direction de ce bureau du recensement. Il parle dans ce rapport des faits industriels que l'on recueillle aux Etats-Unis et il se fait gloire de ce travail et des renseignements qu'il obtient de cette façon.

C'est cette même autorité que je voudrais me faire donner. Mon honorable ami n'a pas raison de dire que c'est là une législation non justifiée par l'expérience. Elle a déjà été appliquée avec succès au Canada ; et, aux Etats-Unis, où elle a pris tout le développement que nous nous proposons de lui donner ici, l'homme qui a présidé aux opérations qu'elle comporte en dit le plus grand bien. Si je devais m'en tenir à la proposition de mon honorable ami et abandonner cet article, ce serait pratiquement empêcher qu'on ne puisse prendre des renseignements quelconques sur l'industrie qu'aux époques du recensement. Puisque je fais tant que d'établir un bureau de statistiques, je ne veux certainement pas laisser de côté un groupe aussi considérable de faits que ceux de l'industrie, si importants et si précieux au point de vue de la statistique. Je me mettrais à dos la grande majorité des industriels du pays, si je consentais à les exclure de l'application de la loi.

M. MACDONELL : Quand je dis que c'est là une législation sans précédents, je veux dire que le résultat des opérations poursuivies en vertu de la loi américaine ne nous est pas encore suffisamment connu.

Cet article 15, je le répète, donne au ministre une autorité qu'il n'a pas en vertu de la loi existante. Il lui sera permis de pousser son enquête beaucoup plus loin qu'il ne le peut faire à l'époque du recensement. Il n'y a pas de limite où il ne puisse aller. Libre à lui, si tel est son bon plaisir, de s'adresser à une classe de manufacturiers plutôt qu'à une autre, à tel ou tel individu de préférence à ses voisins : rien ne l'oblige à tenir la balance égale.

Le ministre peut bien branler la tête et dire que telle n'est pas son intention. Il ne pense sans doute pas à se servir de la loi d'une manière oppresssive ; mais elle est susceptible de se prêter à ce genre d'opérations. On pourra tomber sur un groupe d'industriels, choisis à dessein, les obliger tous les ans à rendre compte de leurs arrangements les plus intimes et tellement les harasser qu'à la fin ils abandonneront la partie.

Le ministre peut bien de nouveau faire des signes de dénégation, mais la lettre de la loi ne l'en autorise pas moins à agir de la sorte. Lui ne le fera sans doute pas, mais ceux qui lui succèderont auront peut-être moins de retenue.

Pour le moment, mes observations ne s'adressent qu'au caractère indéfini de la loi et à l'extrême latitude laissée à ceux qui seront chargés de l'appliquer.

M. FISHER : Mon honorable ami veut-il insinuer que je pourrais demander des renseignements à certains industriels et omettre de prendre ces mêmes renseignements auprès des autres ?

M. MACDONELL : C'est certainement ce que la loi vous permet de faire.

M. FISHER : En ce cas, je demanderais à laisser l'article en suspens pour avoir l'opinion du ministère de la Justice sur ce point. Je n'ai certes jamais entendu me donner pareille autorité. Si l'article prête à telle interprétation, je suis tout disposé à le modifier.

L'objection que présente l'honorable député a du poids, d'autant qu'elle vient d'un avocat fort estimé dans sa profession. N'étant pas moi-même avocat, je n'ai nulle prétention à pouvoir me former une opinion en la matière, et, avant d'aller plus loin, je soumettrai le cas à l'autorité compétente.

M. MACDONELL : Je remercie infiniment l'honorable ministre de sa courtoisie à mon égard, et je le prierais encore de bien vouloir, par intérêt pour la Chambre et les industries du pays, faire mettre en tableau les questions à poser en exécution de cet article 15 ; ce tableau serait annexé à l'acte pour faire suite à ce même article. Ma proposition est sincère et nullement insidieuse ; je la recommande instamment à la considération de la Chambre. Commerçants et industriels ont droit de savoir, il me semble, ce qui leur sera demandé touchant leurs affaires. Ils ont droit, avant que de s'embarquer dans une entreprise, de savoir au juste quels renseignements il leur faudra donner et livrer à une publicité plus ou moins étendue.

M. MONK : Cet article 15 me paraît susceptible de l'interprétation que lui donne l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell). Tel que rédigé, il permet en effet au ministre de rechercher certaine classe de manufacturiers de préférence à une autre. Il me semble n'y avoir pas de doute là-dessus.

M. FISHER : Je le crois bien.

M. MONK : Et dans cette classe de manufacturiers, certains individus plutôt que d'autres.

M. FISHER : C'est là le point à décider.

M. MONK : Comme le dit l'honorable ministre, cette mesure législative n'est pas absolument nouvelle ; aux Etats-Unis, on l'y applique d'une façon fort étendue. Mais ici les circonstances sont différentes de celles qui existent chez nos voisins, où jamais ne se sont fait entendre des plaintes de la nature de celles dont parle l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell). Là, l'enquête que l'on fait et les renseignements que l'on recueille sont devenus fort minutieux, à cause de la loi sur les trusts et les coalitions, loi que nous n'avons pas ici. C'est, je crois, le bureau des associations qui préside à cette enquête sur les choses de l'industrie. Ce bureau est une section de celui du recensement, institution nouvelle, créée en vue d'appliquer avec un certain degré d'efficacité la loi sur les trusts et les coalitions. Il fallait à ce bureau l'autorité inquisitoriale qui lui est donnée aux Etats-Unis dans des termes à peu près semblables à ceux que nous trouvons ici à l'article 15. Mais ici nous n'avons pas de loi sur les trusts et les coalitions, et, en attendant que, nous l'ayons —ce qui ne saurait tarder—il est juste, quant à nous, que nous sachions d'avance sur quels points on va nous interroger.

Un rapport très intéressant a été préparé par M. Garfield, qui, en sa qualité de chef du bureau des associations, procède en ce moment aux recherches qui se poursuivent touchant le progrès et l'état des industries américaines. Il a usé pour cela de l'autorité que mon honorable ami veut se faire donner ici par l'article 15. Il avait à s'adresser à certaines classes de manufacturiers, à des industriels spécialement visés et dans des régions marquées d'avance ; les questions à poser étaient tout à fait nouvelles et ne devaient pas se trouver dans les tableaux accoutumés, comme, par exemple, les questions se rapportant au coût de production des objets manufacturés, aux salaires, au prix de vente de tel article dans telle ou telle partie des Etats-Unis ou encore à l'étranger.

Ces renseignements, nous dit M. Garfield, lui sont absolument nécessaires pour qu'il puisse mettre le gouvernement en mesure de donner effet à la loi sur les trusts et les coalitions. Nous aurons bientôt, nous aussi, une loi de cette nature, je le dis en toute sincérité, et, alors, l'autorité que demande aujourd'hui le ministre devra lui être accordée.

M. Garfield n'a essuyé, observe-t-il, que bien peu de refus de la part des commerçants et des manufacturiers, auxquels on a fait comprendre que ces renseignements de nature spéciale seraient tenus secrets entre eux et le gouvernement. Ici, où nous n'avons pas les mêmes lois visant les monopoles, je m'explique facilement que nos manufacturiers aient de la répugnance à dévoiler ainsi leurs opérations. Jusqu'à ce que nous ayons une pareille loi, il serait peut-être mieux de déterminer exactement la nature des renseignements qu'ils devront fournir.

M. LENNOX : Ce que dit l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonell) de la nécessité de faire déterminer dès maintenant la série des questions à poser en vertu de cet article 15 a une grande importance. Je n'avais pas tout d'abord bien saisi la valeur de l'objection, mais, si nous examinons la loi d'où ce projet est tiré et la comparons avec l'article 26 et l'article 15 de ce même projet, nous voyons clairement où gît la difficulté.

Le représentant de Toronto-sud demande à connaître d'avance ce que vont contenir les bulletins de renseignements et à quelles questions il faudra répondre. Chose assez étrange, le statut d'où cet article 15 est tiré, nous garantit suffisamment contre le danger qu'on vient de nous signaler. Cette garantie a disparu de l'article 15, qui, cependant, porte, au bas, une note faisant supposer qu'il est la reproduction des articles 1 et 2 du chapitre 59 des statuts revisés du Canada. Nous pouvions donc penser qu'il n'y avait pas là de modification importante faite à la loi antérieure et que ce n'était pas une innovation, comme le dit le ministre.

Je vois maintenant que c'est bien une innovation, et d'un caractère très dangereux, si la disposition originale a été jugée nécessaire.

Pour que le ministre comprenne bien l'importance de la chose, qu'il me permette d'appeler son attention d'abord sur ce que l'article 15 prescrit de recueillir des statistiques, non seulement sur l'agriculture, le commerce, l'éducation, l'industrie, mais encore sur la criminalité ; puis, nous reportant à la quatrième partie du projet, qui traite spécialement de la statistique criminelle, voyons ce que dit l'article 26 :

> Tous les bulletins dont la transmission est prévue au cours de la présente partie du présent acte seront libellés selon des formules à toute époque agréées par l'exécutif et publiées dans la " Gazette du Canada ".

Voilà donc, reproduite ici, en tant que la criminalité est concernée, cette même garantie que donnaient les statuts revisés, et que l'article 15 omet de renouveler. L'article 1er de l'acte original dit ceci :

> Le ministre de l'Agriculture devra de temps à autre, sauf l'approbation de l'exécutif, établir les règles et prescrire les formes qui lui paraîtront nécessaires ou convenables concernant le recueillement, l'élaboration et la publication de statistiques vitales, agricoles, commerciales, criminelles et autres ; et ces règles et formes, après qu'elles auront été approuvées par l'exécutif et promulguées dans la " Gazette du Canada ", auront force de loi.

En d'autres termes, l'acte original, d'où le ministre tire son projet de loi et d'où nous sommes amenés, par la note qu'il y a au bas de l'article 15, à supposer que ce même article a été tiré, nous offre exactement ce que mon honorable ami le député de Toronto-sud regardait comme une garantie nécessaire dans le cas qui nous occupe.

Je me doute bien que cet écart grave a échappé au ministre, et cela fait voir comme il faut prendre garde à ne pas inscrire de telles notes au bas d'un article avant de

s'être assuré qu'il contient toute la substance de l'acte reproduit. Ici, une disposition des plus importantes a été omise : omission involontaire, sans doute, mais tout de même pleine de péril. On a négligé de dire que ces renseignements ne pourront être exigés sans l'assentiment du Gouverneur en conseil des ministres ; et l'honorable député de Toronto-sud avait donc parfaitement le droit de soulever cette question.

M. FISHER : Mon honorable ami a raison sur un point, mais non sur l'autre. L'article 5 est entièrement soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres, et le ministre, à mon avis, ne peut rien faire sans y être autorisé par décret : ainsi en décident les articles 1 et 2 de l'acte concernant la statistique. Pour ce qui regarde la publication dans la " Gazette du Canada ", mon honorable ami a raison ; mais, s'il veut bien relire l'article 6 de ce projet, qui s'applique à la loi dans son entier, il verra que tout doit être publié dans la " Gazette du Canada." La présente loi contient donc effectivement les dispositions des articles 1 et 2 du chapitre 59, bien que l'article 15 n'en reproduise pas toutes les parties. Mon honorable ami a tort par conséquent de dire que le projet n'offre pas absolument toutes les garanties de l'acte original.

J'aimerais à dire un mot de réponse maintenant à mon honorable ami le député de Jacques-Cartier (M. Monk). S'il s'agit d'empêcher que nous puissions recueillir sur un établissement industriel en particulier des renseignements que nous négligerions de prendre sur d'autres de la même catégorie, je suis tout disposé à modifier l'article 15 de manière que cet objet soit atteint. Pour ce qui est d'insérer dans le statut le questionnaire dont on parle, cela est absolument impossible. Les changements que l'on croirait devoir faire de temps en temps touchant la nature et la somme de renseignements à demander prêtent à des combinaisons si variées et exigeraint un tel nombre de formulaires différentes, que, s'il fallait en charger la loi, il deviendrait impossible d'exécuter notre besogne. Il y a un précédent à cela : l'Acte concernant le recensement ne contient rien de ce que demande mon honorable ami. Des formulaires sont préparées tous les dix ans, à l'époque du recensement, et approuvés par le Gouverneur en conseil des ministres. Il suit de là que les questions à poser en vertu de cet article seront également déterminées par la même autorité et ne pourront servir qu'en vertu d'un décret.

Mon honorable ami prête à la mesure un caractère inquisitorial et dit qu'elle soulève beaucoup d'opposition. Cependant, depuis nombres d'années, l'acte concernant le recensement autorise pareille enquête, et jamais on n'y a fait d'opposition bien vive. Comme je l'ai dit, la première fois que ces bulletins sont sortis, certaines maisons de commerce ou d'industrie y ont vu une inquisition, mais, après s'être assurés du caractère absolument confidentiel de notre enquête et avoir su que leurs renseignements ne seraient pas livrés au public, ils ont tout de suite cessé d'y faire obstacle. Il en sera ainsi de la présente loi, dès qu'elle sera comprise. Mon honorable ami semble dire qu'il n'y a pas inquisition lorsque la chose a lieu tous les dix ans, mais qu'elle prend ce caractère si elle revient tous les cinq ans ou à peu près.

M. MACDONELL : Je désire signaler au ministre la différence qui existe entre l'ancienne loi et la nouvelle : celle-ci porte le mot " industrie ", mot qu'on ne trouve pas dans la première. Le statut dit : " statistiques commerciales et autres ", et cela ne me paraît pas suffisant pour autoriser le ministre à exiger des établissements industriels une réponse à ses questions.

M. FISHER : Ces mots "statistiques commerciales et autres " me semblent s'appliquer aux industries.

M. MACDONELL : Pourquoi alors ajoutez-vous ici le mot " industrie " ?

M. FISHER : Pour plus de clarté.

M. MACDONELL : Je persiste à croire que le mot " commercial " interprété d'après le contexte, ne comprend pas les industries. Pourquoi ne pas rediger le formulaire assez clairement pour que les gens sachent exactement quels renseignements ils seront tenus de donner ? Ceux dont les capitaux sont engagés dans les entreprises industrielles aimeraient à savoir jusqu'à quel point on pourrra perquisitionner dans leurs affaires privées.

M. LENNOX : Le ministre n'a pas refuté mon objection. L'ancien statut autorise le Gouverneur en conseil des ministres à décider quelles seront les formulaires employées, ou même s'il y aura des formulaires. Mais d'après ce présent bill l'exécutif n'aura plus rien à y voir. Le Gouverneur en conseil des ministres autorise le ministre de l'Agriculture à recueillir des informations, mais c'est le ministre lui-même qui décide quelles seront les formulaires employés. Avant de pouvoir opérer des perquisitions dans les affaires privées des citoyens, il est très important que l'ordre en soit donné par décret rendu en conseil des ministres et il est également important que la même autorité détermine la forme et la nature des formulaires qui seront employés, avant que le département, puisse se mettre à l'œuvre. Lorsqu'il s'agit de statistiques criminelles, le bill dit que les formulaires devront être approuvés par l'exécutif et cette précaution est également nécessaire lorsqu'il s'agit de statistiques commerciales. J'admets avec le ministre qu'il n'est pas absolument nécessaire d'incorporer les formulaires dans le statut, mais je considère qu'ils doivent être soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres.

M. FISHER : Telle était en effet l'intention de législateur, et vu les doutes exprimés par mon honorable ami et l'honorable député de Toronto, je demande que cet article soit laissé de côté, pour que j'en réfère au ministère de la Justice, afin de faire rédiger l'article de manière à indiquer plus clairement l'intention du législateur.

M. MACDONELL : L'article devrait aussi être amendé de manière à ne pas permettre la publication partielle des renseignements obtenus. D'après les texte actuel, on pourrait publier partie d'un renseignement et retenir l'autre.

M. FISHER : Mon honorable ami veut sans doute dire qu'on ne devrait pas publier un renseignement relativement à un établissement, s'il n'est pas également publié, relativement aux autres établissements semblables.

M. MACDONELL : Oui, afin d'empêcher les établissements rivaux d'en prendre avantage.

M. R. L. BORDEN : Je considère aussi qu'il vaut mieux modifier le texte de cet article. J'ai suivi avec intérêt les remarques de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox) et je crois comme lui que les garanties que donne la loi actuelle devraient se retrouver dans le présent bill, ce qui est, pour le moins, très douteux.

M. FISHER : Mon intention était de les y laisser.

(L'article 6 est réservé.)

Art. 15.—Statistiques agricoles, commerciales, criminelles, éducationnelles, industrielles et autres.

M. INGRAM : Je demande que cet article soit laissé de côté jusqu'à ce que nous ayons des renseignements sur la manière dont ces statistiques seront reuceillies. La loi d'Ontario ressemble beaucoup à cet article ; or j'ai demandé au ministre si des arrangements avaient été conclus entre les deux Gouvernements pour l'échange de statistiques et il m'a répondu que non, mais qu'il se proposait d'en faire.

(L'article 15 est adopté.)

Art. 21.—Les greffiers des cours fourniront des bulletins de statistique criminelle.

M. FISHER : Cet article et le suivant ne sont qu'une répétition des articles 1 et 2, chapitre de la loi concernant la statistique criminelle. Nous n'avons aucun changement à proposer.

(Adopté.)

Art. 29.—La présente partie du présent acte restera en vigueur tant qu'elle n'aura pas été déclarée ne l'être plus par une proclamation du Gouverneur décrétée en conseil des ministres portant que des dispositions ont été prises pour le recueillement de la statistique criminelle selon les prescriptions de la Partie III du présent acte ; et à compter de la publication de cette proclamation, la présente partie du présent acte cessera d'être en vigueur.

M. LENNOX : Cela concorde-t-il avec ce qui se faisait auparavant ? L'honorable ministre devrait expliquer la nécessité de cet article et la manière dont il sera appliqué.

M. FISHER : La loi concernant la statistique criminelle dit : " le présent acte restera en vigueur tant, etc ". Ici, nous sommes obligés de dire : " La présente partie du présent acte restera en vigueur, etc. " Cela veut dire qu'en vertu de la loi concernant la statistique criminelle nous sommes autorisés à recueillir la statistique criminelle par d'autres moyens, et cette partie du présent acte remplace la loi concernant la statistique criminelle.

M. LENNOX : L'honorable ministre croit-il que la quatrième partie est nécessaire ? La troisième partie s'applique aux statistique en général, et cela comprendrait aussi la statistique criminelle.

M. FISHER : Dans la loi concernant la statistique criminelle, il y a des dispositions spéciales qui, à mon sens, devraient être conservées ici.

M. LENNOX : C'est possible.

M. R. L. BORDEN : Le ministre a-t-il utilisé le travail des commissaires qui s'occupent de la révision des statuts ? La commission s'est-elle occupé de cette partie du bill ?

M. FISHER : Le fonctionnaire du ministère de la Justice qui a préparé ce bill est parfaitement au courant des travaux de la commission, et quand il a rédigé le bill, il avait devant lui le premier projet des commissaires.

(Adopté.)

Art. 36.—Toute personne employée à la mise en œuvre du présent acte doit prêter serment d'office.

M. FISHER : Cet article est virtuellement une répétition de l'ancien avec cette addition " et au secret des statistiques et renseignements recueillis pour le Bureau." Nons avons cru devoir ajouter cela pour qu'il soit clairement compris que celui qui obtient le renseignement est tenu au secret par son serment.

M. BLAIN : L'honorable ministre se rappelle sans doute un débat qu'a eu lieu ici, concernant une circulaire qui avait été préparée dans les bureaux de l'association de réforme d'Ontario, et qui a été produite dans cette Chambre.

J'en ai un exemplaire, mais il est inutile de la faire publier de nouveau dans les " Débats." Cette circulaire ordonnait aux recenseurs de prendre en double les noms des jeunes gens qui approchaient de vingt et un

ans. Les recenseurs devaient aussi s'informer des opinions politiques de ces jeunes gens, de l'arrandissement électoral qu'ils habitaient et transmettre une copie de ces renseignements au candidat libéral, lors de la dernière élection provinciale, ou au candidat libéral choisi pour l'élection alors prochaine.

Le ministre a-t-il mis dans ce nouveau projet de loi, un article décrétant le renvoi immédiat de tout recenseur qui remplirait un semblable formulaire?

M. FISHER : Je ne crois pas qu'il y ait dans le bill un article à cet effet. Une pareille conduite de la part d'un fonctionnaire du ministère ne serait pas du tout justifiable et ne saurait pas tolérée un seul instant.

M. BLAIN : Tout cela est bien beau, mais n'empêche que la chose a été faite. L'honorable ministre nous a lui-même montré des télégrammes qui avaient été adressés à ceux qu'on supposait avoir reçu cette circulaire. Il a reçu des réponses dans lesquelles certains recenseurs disaient ne l'avoir pas reçue, tandis que d'autres admettaient qu'elle leur avait été adressée. Le ministre n'a pas institué d'enquête bien que le chef de l'opposition le lui ait demandé. Il devrait y avoir dans la nouvelle loi un article ordonnant le renvoi immédiat de tout recenseur qui tiendrait compte d'une semblable circulaire dans l'intérêt d'un parti politique. J'aurais cru que le ministre aurait ce cas présent à la mémoire et qu'il aurait pris des précautions pour l'avenir, mais il semble l'avoir oublié—ce n'est sans doute qu'un oubli.

M. BARKER : L'honorable ministre n'a pas oublié, sans doute, qu'un autre de ses fonctionnaires, M. Côté, qui était commissaire-adjoint, je crois, ou qui occupait une situation quelconque dans le bureau du recensement, a fait distribuer dans toute la province de Québec une circulaire demandant des renseignements que la loi ne l'autorisait pas à demander. Cette circulaire a été distribuée à l'insue du ministre d'après ce qu'il nous a dit lui-même ; elle a été publiée comme un document émanant du bureau du recensement, elle était affranchie avec le sceau d'un autre ministère et distribuée dans toute la province. Or, l'article 31 du présent bill décrète que certaines négligences ou omissions par des fonctionnaires seront réputés des actes criminels. Le ministre devrait aller plus loin et inscrire dans le bill qu'un fonctionnaire, commissaire ou agent qui, par lettre ou autrement demandera des renseignements que la loi ne l'autorise pas à demander, commettra aussi un acte tenu pour criminel.

M. FISHER : Je ne voudrais pas me prononcer sur ce point sans y avoir réfléchi et avant d'avoir consulté le ministère de la Justice. Il serait peut-être à propos d'insérer dans le bill un article dans ce sens.

M. R. L. BORDEN : Il serait peut-être aussi à propos de mettre dans la nouvelle loi une disposition déchétant qu'un fonctionnaire qui obtient ou cherche à obtenir d'autres renseignements que ceux qu'il a reçu ordre de recueillir, ou qu'une personne du dehors qui cherche à induire un fonctionnaire à agir ainsi, seront passible d'une amende ou d'un imprisonnement. Après ce qui vient d'être rapporté, il serait peut-être utile de prendre une semblable précaution.

M. FISHER : La loi devrait défendre à un fonctionnaire de recueillir d'autres renseignements que ceux que le formulaire l'autorise à recueillir. Quant à l'autre question, j'aimerais à consulter le ministre de la Justice à ce sujet.

M. FITZPATRICK : Je crois que notre code pénal y pourvoit déjà. Je sais qu'il contient quelque chose à cet effet.

M. R. L. BORDEN: Je le crois aussi. Dans tous les cas, le ministre de la Justice devrait y voir.

M. BOYCE : L'article 12 défend au recenseur de se procurer d'autres renseignements que ceux spécifiés par la loi, mais il n'y a rien dans le bill pour assurer l'exécution de cet article. Cette disposition devient une simple recommandation qu'on ignore plus souvent qu'autrement. Si les mots "mais nul autre' dans l'article 12 sont si importants et si nécessaires, il faudrait une autre disposition pour assurer l'exécution de cette défense.

M. FISHER : J'y verrai.

M. LENNOX : J'ai une question à poser au sujet de l'article 30 qui dit :

> Tout officier, commissaire de recensement, recenseur, agent ou autre personne employé .. .. doit prêter et souscrire un serment.

Cela s'appliquerait-il ausi aux officiers publics dont il est question à l'article 17 ?

M. FISHER : Je le crois, du moins en ce sens, que si ces officers publics fournissent des renseignements à ce bureau, ils devront être accompagnés d'une déclaration qu'ils sont conformes aux originaux reçus par ces officiers. Mais je ne crois pas que nous pourrions aller jusqu'à exiger de ces fonctionnaires d'attester ces renseignements sous serment, car ils sont obligés de s'en rapporter à d'autres. Mais nous pourrions exiger qu'ils nous fournissent des renseignements conformes à ceux qui leur auront été fournis.

M. LENNOX : Il y a dans cet article certains autres points qui sembleraient indiquer qu'il en doit être ainsi et j'aimerais à pouvoir étudier le cas.

(Adopté.)

M. le PRESIDENT fait rapport à la Chambre de l'état des délibérations.

(Le sèance, suspendue à six heurs, est reprise à huit heures).

APRES LA SUSPENSION.

BILLS D'INTERET PRIVE.

CHEMIN DE FER DE CALGARY A EDMONTON.

La Chambre se déclare en comité général pour délibérer sur le bill (n° 22) relatif à la compagnie du chemin de fer de Calgary à Edmonton.—M. Oliver.

M. LENNOX : Que coûtera ce pont?

M. OLIVER : La compagnie calcule qu'il coûtera $600,000 s'il est construit pour les fins du chemin de fer, et $1,000,000, s'il est construit pour l'usage du chemin de fer et du trafic en général.

M. LENNOX Quel genre de pont entend-on construire ?

M. OLIVER On demande l'autorisation de construire l'un ou l'autre, selon qu'il sera ultérieurement convenu entre les parties intéressées, c'est-à-dire entre la compagnie du chemin de fer, le gouvernement et les municipalités plus directement intéressées à avoir un pont pouvant servir au trafic général.

M. LENNOX : Je ne comprends pas très bien bien et je pose peut-être des questions qui peuvent paraître puériles, mais comme personne ne demande d'explication, je veux savoir ce qui en est. On demande l'autorisation d'emprunter un million de dollars "pour aider à la construction de l'embranchement de Strathcona à Edmonton." Puis le paragraphe 2 dit :

Lesdites obligations seront désignées sous le nom d' " obligations du pont " et constitueront première créance et charge privilégiée sur ledit embranchement et sur ledit pont et ses abords.

Alors, ce million de dollars n'est pas exclusivement pour le pont ?

Sir W. MULOCK : Non.

M. LENNOX : Je crois que je saisis parfaitement maintenant.

M. le PRESIDENT fait le rapport du bill ; il est lu une troisième fois et adopté.

BILL VOTE EN TROISIEME LECTURE.

Bill (n° 25) concernant la compagnie du chemin de fer Walkerton à Lucknow.—M. P. H. Mackenzie.

BILLS VOTES EN SECONDE LECTURE.

Bill (n° 47) concernant la compagnie du chemin de fer du Parc et de l'Ile de Montréal.—M. Geoffrion.

Bill (n° 55) constituant en personne civile la compagnie du chemin de fer Canada-Middlesex.—M. Calvert.

Bill (n° 56) concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien.—M. Bole.

Bill (n° 57) constituant en personne civile la compagnie du chemin de fer électrique de Trois-Rivières, Saint-Maurice, Maskinongé et Champlain.—M. Bureau.

Bill (n° 58) concernant la compagnie du chemin de fer canadien du Nord.—M. Lamont.

SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Edifices publics, province de Québec—Bâtiment civil à Acton-Vale, $8,000.

M. HYMAN : Ce crédit servira à compléter le coût de l'édifice public d'Acton-Vale dans le comté de Bagot. L'entrepise a été concédée le 28 juin dernier, au prix de $10,250. La population de la ville et de la paroisse que ce bureau de poste doit desservir est de 3,000.

M. MONK : Sans m'adresser particulièrement au cas d'Acton-Vale, et sans revenir sur ce qui a été dit hier sur notre manière de procéder dans cette question des édifices publics, je tiens à faire certaines remarques générales. J'ai examiné la liste des édifices publics dans la province de Québec et j'ai constaté qu'il y en a douze ou treize et peut-être quatorze dont la construction n'est motivée que par le désir du député de la localité d'avoir un édifice dans son comté. Je crois que c'est là, en effet, la génèse de nos édifices publics. J'en ai vu un grand nombre dans la province de Québec—je suppose que c'est la même chose par tout le Canada—, qui porte en lettres voyantes la date de la construction et le nom du ministre qui les a fait construire. Il arrive quelquefois qu'un édifice porte le nom du député qui l'a obtenu. Un député s'imagine généralement que s'il réussit à obtenir un édifice public, il augmentera ses chances de réélection. Plusieurs députés m'ont cependant avoué que ces édifices avaient été pour eux la source d'interminables ennuis.

Sir W. MULOCK : C'est comme une arme à deux tranchants.

M. MONK : Bien souvent. Le choix de l'emplacement est toujours une source d'ennuis, et quand il s'agit de décider entre plusieurs qui sont offerts, il surgit des mécontentements et des conflits. L'entrepreneur chargé de la construction et le gardien de l'édifice font aussi de nombreux ennemis au député. C'est ce que j'ai pu constater depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre. C'est l'honorable député de Toronto-sud (M. Macdonald), je crois, qui s'est plaint que depuis 1896, le Gouvernement n'a aucune règle établie à l'égard de ces édifices publics et qu'il est presque impossible d'obtenir le moindre renseignement concernant ces édifices publics. A maintes et maintes reprises j'ai entendu les prédécesseurs de l'honorable ministre intérimaire des Travaux publics dire que tel ou tel crédit qu'on nous deman-

dait de voter suffirait pour finir un édifice et l'année suivante, il nous demandait un nouveau crédit pour le même édifice. Bien souvent j'ai demandé que les plans fussent soumis à la Chambre avant que les travaux fussent commencés ; je n'ai jamais pu les obtenir, pas plus que d'autres renseignements absolument nécessaires, si l'on veut procéder d'une manière logique et pratique.

Cette année encore, nous n'avons pas les moindres renseignements concernant les édifices qu'on se propose d'ériger dans la province de Québec, et j'espère que l'honorable ministre ne le niera pas. Il est étranger à la province de Québec.

M. HYMAN : Un " foreigner."

M. MONK : Je ne dis pas " foreigner ", mais étranger, et je ne voudrais pas lui poser, au sujet de ces édifices, de trop nombreuses questions qui prolongeraient inutilement le débat. Je remarque même que les représentants de plusieurs comtés dans lesquels ces édifices doivent être construits, ne sont pas ici ce soir.

Peut-être que les ennuis et les rivalités, les animosités dont j'ai parlé, sont déjà commencés. Nous allons voter ce soir environ $500,000 pour ces édifices, et je suis certain que sur cette somme il sera dépensé $200,000 dans des localités qui en retireraient beaucoup plus davantages si cet argent était employé autrement. Nous allons voter $200,000 pour achever des édifices qui, une fois finis, auront coûté $600,000 et peut-être trois quarts de million de dollars, dans des localités dont je parlerai dans un instant ; quand cela sera fait, nous aurons imposé au pays une charge fixe et permanente de $60,000 par année.

Si l'honorable ministre (M. Hyman) veut faire le compte de ce que coûteront les réparations, le chauffage, l'éclairage et l'entretien de ces édifices, je suis certain de rester en deça de la vérité, en disant que cela nous coûtera $60,000 par année. Je suis aussi convaincu que je reste dans des limites très raisonnables en disant qu'avec $60,000 par année on pourrait louer tous les locaux nécessaires pour donner au public le service qu'il réclame. Je ne parle pas de Québec, de Montréal ou de Trois-Rivières—mais des localités moins importantes, et après les avoir soigneusement passées en revue, je ne crains pas de dire qu'avec $60,000 par année nous pourrions avoir toutes les facilités nécessaires pour les services publics, et changer de local, au besoin, pour cause d'agrandissement ou autre.

Dans ces petites localités, la partie importante de la ville se déplace assez fréquemment. Je pourrais citer plusieurs édifices publics, dans la province de Québec, qui à l'époque de leur construction se trouvaient peut-être situés à la place convenable, mais qui ne sont plus, aujourd'hui, dans le quartier le plus approprié de la ville. Mais il faut qu'ils restent où ils sont et continuent à être une charge pour le Trésor. Si le Gouvernement avait besoin de bureaux dans la même ville, il construirait probablement un autre édifice, dans un autre quartier.

Je tiens à bien faire remarquer que je ne m'oppose pas du tout à ce qu'il y ait des édifices publics dans aucune de ces petites localités. Si le ministre offrait d'en construire dans toutes les localités de mon comté, je ne refuserais pas. Je me rappelle même que lorsque j'avais moins d'expérience politique —je crois que c'était en 1901—j'avais fait remarquer au ministre des Travaux publics qu'il ne construisait pas d'édifice public dans mon comté, où il aurait été très utile, et le ministre promit d'y voir.

Voici ma manière de voir à ce sujet : Nous pourrions consacrer les mêmes sommes d'argent dans ces comtés, beaucoup plus avantageusement qu'en continuant cette politique de laisser-aller, qu'on me dit avoir été suivie par tous les gouvernements et qui consiste à accorder des édifices publics, uniquement pour faire plaisir à un député, et parce qu'un gouvernement précédent en avait construit un ailleurs.

J'ai examiné la liste de ces crédits affectés à la province de Québec, et je suis convaincu que si la population de ces villages—ce sont presque tous de simples villages—était consultée, dans bien des cas elle dirait qu'à la place d'un édifice public, elle préférerait des travaux ou des améliorations qui profiteraient à tout le monde. Dans cette affaire d'édifices publics, nous n'avons aucune règle, aucun programme ; tout dépend de la vanité ou de l'ambition d'un député qui veut faire autant que le député du comté voisin.

Prenons comme exemple, le premier item de la liste, celui d'Acton-Vale, dans le comté de Bagot. C'est un riche district agricole où l'industrie laitière est très florissante et je ne crains pas d'affirmer que nous pourrions rendre de plus grands services à ce comté en faisant quelque chose pour l'agriculture qu'en construisant un bureau de poste à Acton-Vale. De quoi se plaint-on surtout, à Montréal et les autres ports d'où le beurre est expédié ? On se plaint de l'inefficacité et de l'insuffisance de notre mode actuel de subventionner les compagnies de paquebots et les compagnies de chemins de fer pour l'aménagement de compartiments et d'entrepôts froids pour le transport des marchandises périssables. Les négociants en produits de Montréal sont d'opinion qu'au lieu de dépenser autant d'argent à subventionner ces compagnies qui ne mettent que quelques compartiments froids à la disposition de ces marchands, il vaudrait mieux accorder de l'aide aux cultivateurs dont le beurre est exposé au soleil, pendant plusieurs heures dans les gares, et se détériore. On m'a souvent fait remarquer que le Gouvernement ferait mieux d'établir des entrepôts froids ou des glacières aux principales gares où se fait le trafic du beurre. Cette amélioration profiterait à tout un district, et non à une seule localité, à un seul entrepreneur, à un certain groupe de particuliers.

On pourrait aussi améliorer notre service postal. Si au lieu de construire un bureau de poste dans une localité de mon comté, le ministre offrait de consacrer une égale somme à améliorer le service postal, je n'ai aucun doute que mes électeurs diraient: Donnez-nous un meilleur service ou accordez-nous ce que nous vous avons si souvent demandé : diminuez la dette que la commission des chemins à barrières a contractée envers le gouvernement, et cela profitera à tous les cultivateurs du comté.

Nous savons tous aussi que la plupart des localités dans lesquelles il est question de construire des édifices publics, ont un besoin pressant de communications par chemins de fer, et il est indéniable que si ce même argent était employé à améliorer nos moyens de transport, notre population s'en trouverait beaucoup mieux.

Ces remarques ne s'appliquent pas aux grands centres comme Montréal et Ottawa. Ici même le Gouvernement dépense plus de $30,000 par année, je crois, en location de bureaux, un peu partout dans la ville. Il serait bien préférable de centraliser tous ces services dans un édifice convenable que de gaspiller autant d'argent ci et là dans le pays.

Je viens d'exposer aussi brièvement que possible ma manière de voir sur cette question des édifices publics, mais si le Gouvernement doit persévérer dans sa politique actuelle, il devrait au moins nous renseigner exactement sur la situation, nous dire où en sont rendus les travaux, nous exhiber les plans, nous faire connaître l'emplacement qui a été choisi et nous donner des garanties que le coût de l'entreprise ne dépassera pas une certaine somme. Nous n'avons rien de tout cela.

Je fais ces remarques parce que je sais fort bien que dans la chaleur des luttes électorales, les adversaires sont portés à exploiter à notre détriment tout ce que nous pouvons avoir dit sur cette question des édifices publics. Je ne vois donc pas la nécessité de signaler une localité en particulier. Mes remarques s'appliquent à toutes, et j'ai cru qu'il était préférable de les faire maintenant pour faciliter le travail de la Chambre.

M. HYMAN : En réponse à l'honorable député, je dirai d'abord, que pour chaque crédit demandé dans ce budget, l'architecte en chef a préparé un état clair et précis, donnant tous les détails, et, pour ma part, je verrai à ce que les dépenses ne dépassent pas les crédits votés, bien que dans toute entreprise de construction il survienne souvent des circonstances imprévues qui ne nous permettent pas de nous en tenir strictement aux estimations premières.

Je crois que nous venons d'avoir, pour la première fois, la vraie raison de l'hostilité manifestée par certains députés contre ces crédits. L'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk) s'élève contre la coutume en vogue dans la province de Québec de mettre certains noms sur ces édifices. Il dit qu'on a l'habitude d'y mettre le nom du député du comté et celui du ministre. Il aura peut-être moins d'objection à cet édifice en particulier quand je lui aurai dit que je renonce joyeusement à l'honneur d'y voir figurer mon nom et que je me ferai même un plaisir d'y mettre le sien, s'il croit que cela peut ajouter quelque chose à l'éclat de sa mémoire lorsqu'il aura quitté cette planète.

Quant au système, ce n'est pas le gouvernement actuel qui l'a inventé. Il était en vogue longtemps avant nous. Comme je l'ai dit hier, si on veut n'y voir qu'une question d'argent, j'admets qu'il est difficile d'en démontrer les avantages. Mais je crois que ce fut toujours la règle, depuis la confédération, de consacrer chaque année une certaine somme à la construction de ces édifices.

Pour revenir à l'item qui est actuellement soumis à la Chambre, je ne vois pas trop quelles autres dépenses le Gouvernement pourrait faire dans le comté de Bagot. Il est situé dans l'intérieur du pays, et le gouvernement n'y a jamais rien dépensé pour des quais ou autres travaux publics.

L'honorable député dit que cet argent pourrait être employé à améliorer le service postal. Si la population de Bagot a à se plaindre de son service postal, je n'ai aucun doute que mon honorable collègue le directeur général des Postes saura y remédier. L'honorable député a aussi parlé d'un édifice public dans son comté. Je me ferai un plaisir de prendre en sérieuse considération toute demande qu'il pourrait adresser au département à ce sujet, mais après le sombre tableau qu'il vient de nous faire des haines et des jalousies qu'engendrent ces édifices, je suis certain qu'il ne tient pas à en avoir dans son comté.

La politique du gouvernement à l'égard des édifices publics à Montréal, Toronto et autres grandes villes ne souffre pas de contradiction. Mais je ne suis pas prêt à admettre, et je crois que le gouvernement n'admettra pas non plus, qu'après avoir fait ce qu'il fallait pour ces villes, nous devons nous en tenir là. Il faut naturellement agir prudemment, mais la construction d'édifices publics dans les localités moins importantes est soumise à tant de considérations que je ne crois pas qu'il soit possible de fixer de règle. Cette question a été discutée bien des fois, du temps que les honorables députés de la gauche étaient au pouvoir et ils n'ont jamais pu établir une règle invariable, et je ne crois pas que cela soit possible.

M. BOYCE: Le ministre peut-il nous dire quels sont les revenus du bureau de poste et de la douane ?

M. HYMAN : D'après le dernier rapport, le revenue postal est de $949. Il n'y a pas de bureau de douane à cet endroit, actuellement.

M. BOYCE : A-t-on l'intention d'en ouvrir un ?

M. HYMAN : Je le crois.

(Adopté.)

Edifice public à Chicoutimi, $15,000.

M. HYMAN : L'emplacement choisi est très avantageux et a coûté $2,400. L'édifice proprement dit coûtera, d'après les estimations, $21,000 ; le coût total, y compris les appareils de chauffage et d'éclairage et l'ameublement, sera de $30,000.

M. BARKER : Le présent crédit suffira-t-il à compléter les travaux ?

M. HYMAN : Non ; je viens d'expliquer que le coût total sera de $30,000, et par conséquent il nous faudra un autre crédit.

M. BARKER : Je demande cela parce que l'an dernier on a demandé $8,000 pour cet édifice et on en a dépensé $4,000. Le présent crédit portera le chiffre à $19,000. Le ministre a d'abord commencé par demander $8,000 ; aujourd'hui, il est rendu à $19,000 et nous laisse entendre que cela ira à $30,000.

M. HYMAN : Je ne le laisse pas entendre ; je le dis expressément.

M. BARKER : Comme toujours, je pose ces questions parce que je considère que le devoir du ministre est de nous dire, non ce qu'il lui faut pour l'année, mais ce qu'il croit que coûtera l'ouvrage. Si cette règle était toujours observée, les ministres se feraient peut-être une autre idée de leur responsabilité.

M. HYMAN : Le premier crédit était de $8,000. Nous demandons maintenant $15,000. On peut constater par les "Débats" que j'ai déjà déclaré que nous nous proposons de dépenser $30,000 pour cet édifice. Il faut donc nécessairement que nous demandions un autre crédit, et la somme nécessaire sera demandée dans le budget principal ou le budget supplémentaire de l'an prochain.

M. BARKER : Quelle est la population de Chicoutimi et pourquoi y a-t-on besoin d'un édifice de $30,000 ? Je ne prétends pas être très au courant des affaires qui se font à Chicoutimi, mais j'ai visité cet endroit, il y a déjà un certain nombre d'années, et je n'ai pas entendu dire que la ville avait énormement progressé.

Ce crédit de $30,000, si on le compare au budget des dépenses dans d'autres parties du Canada, parait fort élevé et nécessite des explications.

M. HYMAN : Chicoutimi est au nombre des rares endroits que j'ai pu visiter depuis que j'ai pris la direction du ministère. C'est une ville qui fait des progrès rapides. Sa population, me dit-on, est de six mille à six mille quatre cents âmes. Chicoutimi est le foyer d'un bon nombre d'industriesimportantes et, lorsque le chemin de fer du lac Saint-Jean y aura son terminus, cette ville, j'en suis certain, prendra beaucoup plus d'importance. Le terrain sur lequel s'élèvera cet édifice exige une construction plus coûteuse que d'ordinaire. Des quatre côtés il donne sur une rue et il est très exposé à la vue. Cet édifice public attirera l'attention de tous ceux qui débarqueront du bâteau et de tous les visiteurs. Il y aura, pour ainsi dire, quatre façades à cet édifice et chacume d'elles devra être ornée. Pour cela, il faudra dépenser deux ou trois mille dollars de plus.

M. BOYCE : Quelles sont les recettes de la poste et de la douane ?

M. HYMAN : Les recettes de la poste s'élèvent à $3,085 ; les recettes de la douane, à $8,000 environ. Je dois dire que cet édifice est aussi destiné à loger les bureaux du service télégraphique de l'Etat et du corps des ingénieurs fédéraux.

(Adopté.)

Edifices publics—Québec—édifices fédéraux—réfections, améliorations, réparations, etc., $12,000.

M. MONK : Comment se propose-t-on d'employer ces fonds ? Chaque année, nous ouvrons un crédit de $12,000 pour les édifices publics de la province Québec et, chaque année nous dépensons intégralement cette somme. Bizarre coincidence. Quel emploi fera-t-on de cette somme cette année.

M. HYMAN : Le crédit est toujours $12-000, mais j'ignore si les dépenses se chiffreront exactement par $12,000. Je n'ai pas de renseignements précis concernant l'emploi de ces deniers. Cela dépendra des circonstantances et des décisions de l'architecte.

(Adopté.)

Poste de quarantaine de la Grosse-Ile—Améliorations et réparations des édifices, etc., $12,000.

M. HYMAN : Ce crédit est demandé par le ministère de l'Agriculture dont relève le poste de la Grosse-Ile, aimsi que le comité le sait.

M. MONK : Une certaine somme a été accordée l'an dernier et on nous a dit à quels travaux elle était destinée. Je crois me rappeler qu'il s'agissait, entre autre choses, de procurer de l'eau douce à l'établissement. A quoi servira le présent crédit.

M. HYMAN : Il servira en partie à poursuivre les travaux commencés l'an dernier. Il y a des dépenses faites ou à faire pour le poste de police, les égoûts, la plomberie, les échelles de sauvetage de l'infirmerie, le peinturage de l'habitation du surintendant, le nouveau logement des matelots, les trottoirs, etc. C'est un crédit général.

M. BARKER : Mais, nous n'avons pas à exécuter ces travaux cette année.

M. HYMAN : Ils n'ont été exécutés qu'en partie. Cette somme servira à parachever le logement des matelots, à construire une

glacière, à creuser un puits, à réparer l'habitation du surintendant et à accomplir d'autres travaux.

M. BARKER : Suffira-t-elle à l'exécution de tous les travaux sauf les réparations qui ont lieu chaque année. "Améliorations et réparations" est une rubrique très vague. Le ministre peut facilement dépenser $100,000 en "améliorations."

M. HYMAN : Je ne suis pas en mesure de promettre à la Chambre qu'il ne s'exécutera plus d'améliorations à la Grosse-Ile. J'ignore si l'honorable député (M. Barker) a visité cet endroit, mais je me suis rendu sur les lieux il n'y a pas longtemps et je dois dire que certaines constructions ne sont pas en bon état et qu'il faudra les remplacer un jour ou l'autre. Le ministère des Travaux publics, autant qu'il dépend de moi n'entend pas demander autre chose que ce crédit. Cependant, l'honorable député comprendra lui-même que, eu égard à l'importance de ce poste de quarantaine, il n'y a pas lieu d'exiger que le ministère des Travaux publics promette de ne rien demander de plus, si on lui représentait que le logement est insuffisant et si on lui donnait de bonnes raisons pour justifier la construction d'un nouvel édifice.

M. BARKER : Le ministre m'a mal compris. Je sais qu'il faudra faire des réparations chaque année.

M. HYMAN : Ainsi que des réfections.

M. BARKER : Les édifices fédéraux sont solides, du moins ils devraient l'être. Ainsi, on ne devrait pas être tenus de les remplacer souvent. J'avoue qu'il faut constamment les réparer, car les édifices publics doivent être entretenus sur le meilleur pied. Je ne dis pas le contraire. Mais lorsque le mot "améliorations" revient chaque année, $12,900 l'an dernier, $12,000 cette année, et ainsi de suite, nous avons le droit de savoir quand cela finira.

M. HYMAN : Les observations de l'honorable député seraient de mise à propos d'édifices publics comme ceux dont il s'agissait il y a un instant, mais elles sont déplacées dans le présent cas. Ce sont des constructions en bois, en grande partie du moins ; les unes datent de quarante-sept ans. Dans ces circonstances, il est naturel qu'il faille les réparer ou les remplacer fréquemment. Le ministère a l'intention de les remplacer et c'est la dernière somme qu'il demandera sauf pour des réparations.

M. BERGERON : Vous prophétisez.

M. HYMAN : Naturellement, lorsque le ministère de l'Agriculture demande que des travaux soient exécutés, il faut nous rendre à ce désir.

M. BERGERON : Mon honorable ami regrettera d'avoir fait cette promesse. Je crains que depuis vingt-cinq ans, le budget mentionne ces améliorations.

M. HYMAN.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé pour le logement des matelots pendant le dernier exercice ? Le budget de l'an dernier renfermait un crédit destiné à cette fin. Quel emploi en a-t-on fait ?

M. HYMAN : Les travaux on été exécutés à la journée. Si l'honorable député était au fait de la situation, il saurait que nous devons loger tous nos employés et leurs familles. Nous avons dépensé $8,000 pendant le dernier exercice et il nous faut encore $6,000 pour mettre la dernière main à l'édifice.

M. BLAIN : L'an dernier, on nous disait que $8,000 suffisaient ; comment se fait-il que le ministre vienne nous demander $6,000 de plus ?

M. HYMAN : L'an dernier, paraît-il, on espérait se servir des assises de l'ancienne construction. Mais, après examen, on constata que le nouvel édifice de 150 pieds de longueur de 32 pieds de profondeur exigeait des assises plus solides que les autres constructions. C'est ce qui explique le surcroît des dépenses.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé l'an dernier pour la plomberie ?

M. HYMAN : J'ai lu un état de toutes les dépenses faites l'an dernier.

M. BLAIN : L'an dernier, l'honorable M. Sutherland, ministre des Travaux publics, disait au sujet de ce crédit :

C'est une somme ajoutée au crédit de l'an dernier dont $1,058 ont été dépensés.

M. LENNOX : Cela suffira à terminer les travaux ?

M. SUTHERLAND : Oui, d'après les calculs du ministère de l'Agriculture.

L'an dernier, le ministre a demandé $12,000, déclarant au comité que cette somme suffisait. Il y a à peine quelques mois de cela. Aujourd'hui, il revient nous demander $6,000 de plus après avoir dit l'an dernier qu'il aurait assez de $8,000 pour parachever les travaux. Il n'est pas surprenant que la députation de la province de Québec désire savoir à quelle époque l'ouvrage sera fini. Mon honorable ami doit se rappeler que, pour la plomberie dont il nous a parlé ce soir, nous avons voté à peu près les mêmes sommes, l'an dernier, quand il nous a promis qu'elles suffiraient. On serait porté à croire qu'on érige tous les ans d'immenses édifices là-bas. Il semble y avoir de la négligence au ministère relativement à la préparation du plan et des devis qui servent de base à l'état estimatif.

M. HYMAN : Je vois où l'honorable député veut en finr. L'an dernier, le ministre des Travaux publics a déclaré que la somme qu'il demandait lui permettrait de terminer les ouvrages de plomberie. Mais il ne les a pas terminés. L'architecte du ministère lui avait fourni un état estimatif. Il ne s'ensuit pas que la somme demandée l'an der-

nier devait suffire à terminer les travaux à exécuter cette année. Je le répète, ce sont de vieilles constructions qu'il faut, naturellement, réparer et remplacer. Ces travaux sont indispensables ; d'un moment à l'autre, l'île peut recevoir de mille à deux mille personnes.

M. BLAIN : Il est vrai que je ne connais pas cette île ; mais, lorsque le ministre vient nous dire qu'il faut dépenser $8,000 pour le logement des matelots, moyennant quoi les travaux seront terminés, et lorsqu'il revient l'année suivante demander $6,000 de plus et, sans nous dire pourquoi——

M. HYMAN : L'honorable député, j'en suis certain, ne veut pas se montrer déraisonnable. Il m'a demandé des explications que je lui ai fournies.

M. BLAIN : Je ne désire pas dénaturer le sens des paroles du ministre, mais je lui demande d'apporter plus de soin à la préparation de son budget. Le comité ne veut pas exiger qu'il ne dépense que $8,000. Nous n'aurions rien à dire s'il dépensait quelques centaines ou un millier de dollars de plus. Cependant, lorsqu'il demande encore $6,000 près du double, il semble que ses fonctionnaires font preuve de négligence dans la préparation du budget ou que le ministre lui-même n'a pas assez surveillé ses paroles. Le comité veut bien accorder les fonds nécessaires, mais nous désirons, quant à nous, que le ministre apporte plus de soin à la préparation de son budget.

M. BERGERON : Les travaux ont-ils été exécutés en régie ?

M. HYMAN : Oui.

M. BERGERON : Je vois ici une certaine somme pour l'éclairage à l'électricité payée à la maison Ahearn et Soper, d'Ottawa. N'est-ce pas s'approvisionner un peu loin de Québec ?

Mr. HYMAN : Certaines fournitures accessoires viennent des Etats-Unis.

M. BERGERON : On peut se les procurer dans la province de Québec. Je trouve une autre inscription relative à des brouettes achetées chez Frost et Wood, dans la province d'Ontario.

M. FITZPATRICK : Ils ont une agence dans la province de Québec.

M. BERGERON : De quel comté s'agit-il ?

M. FITZPATRICK : De Montmagny.

M. BERGERON : Je constate qu'on a réparé des steamers à cet endroit.

M. HYMAN : Oui ; nous y réparons le " Challenger ", chaque année.

M. BERGERON : C'est une des dépenses qui se font à cet endroit ?

M. HYMAN : Oui.

(Adopté.)

Edifice public à Lachute, $10,000.

M. BLAIN : Mon honorable ami aura-t-il l'obligeance de nous donner des explications à ce sujet ?

M. HYMAN : Cette somme servira à construire un édifice public à Lachute, dans le comté d'Argenteuil. L'emplacement n'a pas encore été acheté, mais il le sera bientôt. Des négociations sont entamées avec les propriétaires de plusieurs terrains. Nous cherchons à obtenir des promesses de vente ayant trait à deux ou trois emplacements.

M. BLAIN : Quelle est l'estimation du coût du terrain et de l'édifice ?

M. HYMAN : Je n'ai aucun renseignement touchant le coût de l'emplacement. Quelle que soit l'importance d'une ville, trente ou quarante pieds en plus ou en moins font une différence de près d'un millier de dollars dans le prix d'un terrain. Nous cherchons toujours à plaire aux citoyens d'une ville, grande ou petite et j'ignore ce qu'il nous faudra faire dans le présent cas. Nous achèterons l'emplacement le mieux approprié.

M. BLAIN : Cette somme suffira-t-elle ?

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN: Combien coûteront le terrain, l'édifice et son aménagement complet ?

M. HYMAN : Je me suis efforcé d'expliquer à l'honorable député que je ne saurais prédire ni calculer approximativement quel sera le coût du terrain. Je désire agir avec franchise et pouvoir user de ma discrétion dans le choix d'un emplacement. Par conséquent, il m'est impossible de dire même approximativement quel sera le coût du terrain.

M. BLAIN : N'avez-vous pas un état estimatif du coût de l'édifice ?

M. HYMAN : Je crois que je pourrai construire à cet endroit un édifice qui coûtera à peu près $13,000. Je puis dire que nous avons soigneusement préparé des états estimatifs du coût de certaines catégories d'édifices, désignées au ministère par les lettres A, B, C et D. Faut-il construire un édifice, je me contente de dire qu'il appartiendra à la catégorie A, B, C ou D, selon les circonstances. Naturellement, le coût dépend de l'endroit où l'édifice sera construit. Un édifice qui coûte tant dans un endroit, coûtera deux ou trois mille dollars de plus dans un autre. Je me propose de construire un édifice de la catégorie B à Lachute.

M. KEMP : Quelle est la date probable du commencement des travaux ?

M. HYMAN : Aussitôt que le terrain sera acheté. Notre intention est de demander immédiatement des soumissions.

(Adopté.)

Edifice public à Lévis, $30,000.

M. MORIN : L'entreprise est-elle adjugée ?

M. HYMAN : Oui.

M. MORIN : Quel est l'entrepreneur ?

M. HYMAN : M. J. Couture, de Lévis.

M. MORIN : Avez-vous acheté le terrain ?

M. HYMAN : Nous avons acquis un emplacement grâce à des arrangements que nous avons pris avec le ministère des Chemins de fer.

M. MORIN : Quelles seront les dimensions de l'édifice ?

M. HYMAN : 64 pieds par 45 ; deux étages et demi de hauteur avec une allonge de 34 pieds par 30 ; en briques pressées sur des assises de pierre.

M. BERGERON : Cet édifice servira aux besoins de la poste, de la douane et de l'accise ?

M. HYMAN : Il répondra à tous les besoins administratifs de la ville.

M. BLAIN : Combien coûtera l'édifice une fois achevé.

M. HYMAN : Le prix de l'édifice est de $22,000 ; les appareils de chauffage coûteront $2,500 ; les fils électriques et les fournitures, $1,500. Le coût du mobilier et des accessoires dépendra du nombre des boîtes à lettres que l'on fixera après le parachèvement de l'édifice. Il nous faut demander au ministère des Postes quel est le nombre des boîtes dont il aura besoin ; nous avons estimé cette dépense à quatre mille ou quatre mille cinq cents dollars. Nous calculons qu'il faudra dépenser $500 pour les trottoirs. si on juge nécessaire de les remplacer, et en tenant compte des dépenses imprévues, on estime que l'édifice coûtera trente-trois ou trente-quatre mille dollars.

M. MORIN : A-t-on demandé des soumissions ?

M. HYMAN : Oui. et l'entreprise est adjugée au plus bas soumissionnaire.

M. MORIN : A quand la fin des travaux ?

M. HYMAN : Au 30 octobre 1906.

M. BLAIN : Combien a coûté le terrain ?

M. HYMAN : Je viens d'expliquer qu'il n'a rien coûté. Nous l'avons obtenu du ministère des Chemins de fer.

M. BLAIN : Il appartient à l'Etat ?

M. HYMAN : A l'Intercolonial ?

(Adopté).

Edifice public à Longueuil, $11,000.

M. MONK : A quelle catégorie appartient cet édifice—A, B ou C ? Cette distinction que le ministre a mentionné il y a quelques instants m'était inconnue jusqu'ici.

M. HYMAN : L'entreprise est adjugée depuis un certain temps et cette somme servira à terminer les travaux.

M. MONK : Ce nouveau classement des édifices n'a pas encore été mentionné dans cette enceinte ni été étudié par la Chambre. Je demanderai au ministre s'il a des plans, des devis et un modèle du cahier des charges pour chacune de ces quatre catégories d'édifices, parce qu'il simplifierait de beaucoup notre besogne en les déposant sur le bureau de la Chambre. Il nous suffirait ensuite de savoir quel modèle on a adopté.

M. HYMAN : Bien que le ministère des Travaux publics puisse ériger un édifice du modèle A dans un endroit pour un prix déterminé, cela ne veut pas dire qu'il pourra construire au même prix un autre édifice du même modèle dans un autre endroit. Cependant, nous nous en tenons autant que possible au prix fixé. Deux édifices du même modèle construits en deux endroits différents ont accusé une différence de $3,000 dans le prix de revient pour une construction estimée à $20,000. Il faut tenir compte des salaires, de la proximité des carrières, du prix de la brique et des circonstances de lieux. Dans un rayon de cent milles, le prix des édifices semblables peut varier de 10 et 15 pour 100. Je comprends que ce que le comité désire, c'est de connaître autant que possible la somme que le Gouvernement s'attend de consacrer à des travaux déterminés. J'ai cherché à faire les calculs les plus exacts.

M. BERGERON : Quel est lecoût des édifices des différents modèles : A, B, C et D ?

M. HYMAN : Le modèle A est celui d'une petite construction que nous érigeons dans les endroits où nous n'avons besoin que d'un petit bureau de poste.

M. BERGERON : Le modèle B

M. HYMAN : Le modèle B est celui d'une construction plus spacieuse et le modèle C celui d'un édifice qui servira de douane en même temps que de bureau de poste. De plus, il faut se demander s'il y a dans la ville un bureau pour les employés des Travaux publics.

(Adopté.)

Edifice public à Magog, $10,000.

M. BERGERON : Cet édifice est-il terminé ?

M. HYMAN : Non, il n'est pas encore commencé.

M. BLAIN : Le ministre aura-t-il l'obligeance de nous donner des explications à ce sujet ?

M. HYMAN : Ce crédit de $10,000 servira à mettre la dernière main à la construction d'un édifice public à Magog.

M. BERGERON : Je croyais que les travaux n'étaient pas commencés.

M. HYMAN : Ils ne le sont pas non plus. Le crédit de $10,000 suffira à terminer l'édifice.

M. BERGERON : Combien coûte le terrain ?

M. HYMAN : Nous n'avons pas encore acheté l'emplacement, mais des pourparlers se poursuivent à l'heure qu'il est.

M. BERGERON : A quelle catégorie appartiendra cet édifice ?

M. HYMAN : Les recettes de la poste à Magog sont $2,527 et les recettes de la douane, $3,609. La population est de 3,516 habitants. Nous nous proposons de construire un édifice qui coûtera $21,500 en tout. Les assises seront en pierre et le corps du logis en briques.

M. BERGERON : Qui a fait le plan de cette sorte d'édifice ? J'en ai vu en plusieurs endroits. Ils sont en pierre jusqu'au premier étage et en briques au-dessus.

M. HYMAN : Pas toujours.

M. BERGERON : Je dois dire que cela leur donne une très mauvaise apparence. J'ignore qui a imaginé le plan d'un pareil édifice et pourquoi on l'a adopté.

M. HYMAN : Je regrette d'apprendre que nous avons choqué la vue de mon honorable ami ; pourtant, j'avais toujours cru que les édifices publics érigés par le Gouvernement du jour et du temps de ses prédécesseurs sous la direction de l'architecte en chef pouvaient soutenir avantageusement la comparaison avec les édifices des grandes compagnies. Le comité, il me semble, n'approuverait pas la construction d'un édifice de $20,000 sur des assises en briques. La différence du prix est compensée par la durée de la construction et le coût moins élevé des réparations.

M. BERGERON : Il s'agira plus tard d'édifices au sujet desquels j'ai des commentaires à faire. A mon sens, ces constructions choquent la vue et il n'en coûterait pas plus pour ériger de beaux édifices tout en briques ou en pierres. Je dois dire que ceux que le présent Gouvernement a construits ne peuvent soutenir la comparaison avec les édifices érigés sous le régime précédent. J'ignore s'ils coûtent aussi chers. Voyez, par exemple, l'édifice public de Sorel qui est vraiment beau.

M. HYMAN : Il est tout en pierre.

M. BERGERON : C'est ce que je dis ; je ne crois pas qu'il coûte beaucoup plus cher et il a plus belle apparence que les constructions nouvelles.

M. BLAIN : Si je ne me trompe, il s'agit du comté de Stanstead. Tout d'abord, le ministre des Travaux publics a demandé un crédit de $5,000 pour ériger un édifice public à Magog au prix de $12,000. Aujourd'hui le ministre intérinaire vient nous annoncer que cet édifice coûtera $21,000.

M. HYMAN : Non.

M. BLAIN : Qu'a dit mon honorable ami.

M. HYMAN : L'honorable député dit que l'édifice coûtera cette somme. J'ai déclaré que d'après les calculs des employés du ministère, il faudra ajouter à cette somme le coût des boîtes à lettres, de l'aménagement et des appareils de chauffage.

M. MONK : Il est étrange qu'on demande d'ordinaire un crédit pour construire un édifice public l'année qui précède une élection sans rien faire ensuite. Le Parlement accorde, comme dans le présent cas, $10,000 pour l'érection immédiate d'un édifice, mais rien ne se fait. L'élection a lieu, on se dispute sur le choix d'un emplacement et les choses traînent en longueur.

M. HYMAN : Les sommes que nous demandons maintenant ont été accordées l'an dernier. Chaque article du budget, pour ainsi dire, a trait à un projet conçu l'an dernier, excepté lorsqu'il s'agit d'édifice dont la construction a été entreprise depuis plus d'un an.

M. BLAIN : Alors, j'ai mal compris l'honorable ministre. J'ai cru qu'il disait que l'édifice et l'emplacement coûteraient $21,000 en tout.

M. HYMAN : J'ai déclaré que le coût estimatif de l'édifice serait de $21,000. J'ai déclaré qu'il est impossible de prévoir ce que coûtera le terrain, vu qu'une différence de quelques pieds dans sa situation fait une différence dans le prix. Je calcule que l'édifice coûtera $14,000 environ, prix d'adjudication de l'entreprise ; les appareils de chauffage coûterait $2,500 et, s'il y a des fils électriques à poser, la dépense sera de $500 et de $2,500 pour les accessoires. Le ministère des Postes nous dira combien de boîtes à lettres seront nécessaires. Le remplacement des trottoirs, etc., coûtera $500 ; les dépenses imprévues, $1,500 formant un total de $21,500.

M. BAIN : Mon honorable ami dit $21,500. Le ministre (M. J. Sutherland) parlait d'abord de $12,000 puis de $25,000.

M. HYMAN : Je diminue la dépense.

M. BLAIN : Mon honorable ami devient économe, mais il n'a pas encore acheté le terrain. Je voudrais que le ministre serait un peu plus prudent dans ses paroles.

M. HYMAN : A laquelle de mes déclarations l'honorable député trouve-t-il à redire ?

M. BLAIN : Je ne reproche rien à mon honorable ami lui-même, mais il doit être responsable des déclarations du ministre (M. J.

Sutherland). Comme le présume l'honorable représentant de Jacques-Cartier, on consulte probablement les députés sur le choix des terrains.

M. HYMAN : Pourquoi ne les consulterait-on pas ?

M. BLAIN : Mon honorable ami ne prend pas l'avis des députés de la gauche ; pourtant il est censé faire abstraction de toute considération politique dans l'emploi des deniers publics.

M. HYMAN : Je serai bien aise de prendre l'avis des députés.

M. BLAIN : Mon honorable ami pourrait nous dire quel modèle, A, B ou C, il choisira pour les édifices qui seront construits dans des divisions électorales représentées par des députés de l'opposition.

M. MONK : J'aimerais un édifice du modèle B.

M. INGRAM : Il me semble que le ministre (M. Sutherland) a déclaré que le terrain coûterait $500 ou $1,000. Je me plains d'entendre des déclarations différentes d'une année à l'autre. Nous avons différents ministres des Travaux publics et chacun tient un langage différent.

M. HYMAN : Et les choses vont de mal en pis.

M. INGRAM : Un ministre fait une déclaration et le crédit qu'il demande lui est accordé ; celui qui le remplace demande un peu plus. C'est la coutume au ministère des Travaux publics. Lors des élections générales les candidats aussi bien que les ministres promettent des édifices publics aux électeurs. D'ordinaire c'est un bureau de poste. Parfois, ils ont une lettre personnelle dans les poches et ils la montrent dans l'intimité, mais ils n'ont pas le courage de l'exhiber en public pour permettre à leurs adversaires de savoir si le ministre des Travaux publics prend part à ces promesses. Il est temps de mettre fin à ces pratiques ; luttons à armes égales.

Chaque fois qu'il sera vraiment nécessaire de construire quelque bâtiment public, l'opposition, j'en suis persuadé, sera toujours disposée à voter des sommes suffisantes pour solder les dépenses légitimes ; mais que des partisans du Gouvernement cherchent à capter les suffrages au moyen de ces lettres privées qu'ils gardent dans leurs poches pour les montrer à l'occasion, voilà qui n'est guère de nature à les couvrir de gloire.

(Adopté.)

Montmagny—bâtiment public, $10,000.

M. MORIN : Qu'est-ce que le ministre se propose de faire là ?

M. HYMAN : J'entends ériger un bâtiment nouveau.

M. MORIN : Dans ce cas, vous allez démolir l'ancien. Rappelez-vous cependant qu'il s'est écroulé de lui-même. Combien vous proposez-vous de dépenser ?

M. HYMAN : J'espère pouvoir construire ce bâtiment-là au prix d'environ $10,000.

M. MORIN : Sans me montrer trop sévère à l'égard du ministre, et sans m'opposer à la construction de ce bâtiment, je ferai cependant observer que cette affaire nous fait assister à une comédie qui dure depuis six ans. Tout d'abord, il y avait déjà un bâtiment à cet endroit-là ; l'ami Choquette y amena un ami, puis détermina le Gouvernement à l'acquérir à raison de $7,000. A l'entendre parler en cette Chambre, on aurait juré que le bâtiment était en parfait état; mais le directeur de la poste l'occupait depuis dix-huit mois à peine qu'il lui tombait sur le dos. Les fondations ne valaient rien ; le bâtiment s'est écroulé il y a trois ou quatre ans, et depuis, on a demandé chaque année $5,000 ou $6,000 pour en construire un nouveau. Quand le reconstruirez-vous ?

M. HYMAN : C'est un bâtiment nouveau que nous allons construire.

M. MORIN : Les fondations en seront-elles solides ?

M. HYMAN : Je promets à l'honorable député que nous nous efforcerons d'établir de bonnes fondations. L'ancien bâtiment chancelait sur les siennes, paraît-il.

M. MORIN : Demandez au maître de poste s'il chancelait quand il s'est vu pris de la sorte. M. Choquette n'était pas là ; c'est fort heureux pour lui.

M. HYMAN : Je verrai à ce que l'on soigne tout particulièrement les fondations.

M. MORIN : A cet endroit-là, le sol a assez peu de consistance, et il faudra le creuser assez profondément si vous voulez que les fondations reposent sur une base solide. Et puis, lorsque le bâtiment sera construit, ne venez plus nous demander d'argent. Demandez une somme suffisante dès maintenant.

(Adopté.)

Montréal.—Caserne pour corps permanents, $20,000.

M. BERGERON: Où construirez-vous cette caserne ?

M. HYMAN : Ce crédit est inscrit au budget dans le but de permettre au ministère de commencer les travaux. Le choix de l'emplacement qu'elle devra occuper n'étant pas encore définitivement arrêté, je ne saurais dire en ce moment quelles seront les dimensions de la caserne.

M. BERGERON : Le ministre a-t-il une idée de ce qu'elle coûtera ?

M. HYMAN : Je n'en saurais préciser le prix de revient ; tout dépend du nombre d'hommes, des quartiers et du genre de construction. Si l'on me pose des questions trop

embarrassantes au sujet de ce crédit, je demanderai qu'on le laisse en suspens.

M. BERGERON : Je pensais que le ministre s'était fait une idée de ce que coûtera cette caserne, car voici bien dix-huit mois qu'il en est question à Montréal. Ce sujet, je dois dire que je le soustrais à toute considération politique. Le besoin de cette caserne se fait vivement sentir. Il me semble qu'il y a eu échange de correspondance entre le conseil municipal ou les autorités de Montréal et le ministère de la Milice. Le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait peut-être nous éclairer en la matière. J'imagine que les travaux seront commencés dès que l'on aura fait le choix de l'emplacement ; car il n'est pas à présumer que le Gouvernement n'a pas inscrit cette somme au budget dans le seul but de faire croire aux gens qu'il a l'intention de faire ériger cet édifice.

M. HYMAN : Je répondrai peut-être au désir de l'honorable député en lui proposant de laisser voter le présent crédit avec l'entente que lorsque le moment sera venu d'étudier le budget de la Milice, il pourra en tout temps demander ce renseignement au chef de ce ministère.

M. MONK : Il me semble que le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait nous renseigner sur cette question qui intéresse vivement la population de Montréal. Il est convenu, je crois, que la ville de Montréal doit fournir l'emplacement. Pour ma part, je ne m'oppose pas à l'adoption du crédit, mais il me semble qu'on devrait nous faire savoir à quel point les négociations en sont rendues. Il a été question d'un terrain situé en arrière de la montagne et d'un autre dans la partie est de la ville.

M. PREFONTAINE : Je sais qu'il y a deux ans la ville de Montréal a voté une somme de $25,000 pour la construction de cette école militaire. L'affaire est restée là depuis. Les autorités militaires nous ayant représenté qu'il était devenu nécessaire de se mettre à l'œuvre, il fut à peu près convenu l'année dernière, avant les élections, que l'école serait établie à la Pointe-aux-Trembles, où se trouve déjà le champ de tir. Plus tard, on nous fit observer que cet endroit-là était trop éloigné de la ville, et nous dûmes reprendre les négociations. Il fut presque résolu de choisir un emplacement dans la partie est de la ville, près du parc Lafontaine ; mais des protestations se firent entendre. Nul arrangement n'ayant été conclu, le ministère de la Milice fit savoir à la ville de Montréal qu'il établirait l'école au parc Lafontaine, qui est propriété de l'Etat ; mais on me dit que la ville cherche à s'assurer d'un autre emplacement, parce qu'elle s'oppose fortement à ce que l'école soit construite en cet endroit-là. Elle a voulu mettre à notre disposition un terrain situé au Parc Mont-Royal et appartenant en partie à la succession Brunet et en partie à la ville même. Ce terrain n'ayant pas été jugé convenable, je crois savoir que la ville a entamé des négociations au sujet de trois ou quatre autres terrains parmi lesquels le ministère de la Milice sera invité à faire son choix. Il n'est pas à ma connaissance que le choix de l'emplacement soit fait. Je sais seulement que le ministère de la Milice a fait savoir à la ville de Montréal qu'il construira l'école au parc Lafontaine, à moins qu'elle ne trouve quelque autre emplacement convenable.

(Adopté.)

Montréal, entrepôt de la douane, $20,000.

M. HYMAN : La plus grande partie de ce crédit est destinée aux recenseurs ; il y en a six, et cette somme nous permettra d'en compléter l'installation.

(Adopté.)

Montréal, édifice du Revenu de l'intérieur—agrandissement, réparations, etc., $50,000.

M. BERGERON : Où construirez-vous cet édifice ?

M. HYMAN : Les députés de Montréal qui ont vu l'édifice actuel ont dû remarquer qu'il est très vieux. Si je suis bien informé, la ville de Montréal a offert, pour le cas où le ministère désirerait agrandir cet édifice, de nous céder un petit terrain actuellement planté d'arbres. Je ne suis pas même en mesure de donner au comité une idée approximative de ce que coûteront les travaux. Tout dépendra de l'usage que nous pourrons faire du vieil édifice dont la construction remonte à cinquante ou soixante-quinze ans. Je devrai donc, dans ce cas, prier le comité de croire que le ministère limitera les dépenses au strict nécessaire.

M. MONK : Le gouvernement est-il entré en possession de l'emplacement que la ville avait promis de lui céder : la Place Royale ?

M. HYMAN : Non, pour la raison bien simple qu'il ne sait pas encore quelle somme de travaux il pourra faire exécuter. Je crois savoir que la ville est disposée à nous céder le terrain, et l'inscription du présent crédit a été basée sur l'entente qui existe à ce sujet. Pour les raisons que j'ai exposées, il n'a pas été entamé de négociations. Nous ne savons pas ce qu'il sera nécessaire de faire.

M. MONK : On me dit que l'édifice du Revenu de l'intérieur est beaucoup trop petit.

M. HYMAN : C'est pour cela que ce crédit est inscrit au budget.

M. MONK : Mais il ne suffira pas à l'agrandissement de l'édifice. Je m'étonne que le ministère n'ait pas encore définitivement réglé la question de l'emplacement, qui traîne depuis plus d'un an. Certains propriétaires du voisinage, dit-on, ont signé une

pétition où ils demandent que le terrain ne soit pas cédé à l'Etat. Cela remonte à plus d'une année, je crois.

M. HYMAN : Il fut question de ces travaux pour la première fois à la dernière session ; ce n'est donc qu'à compter de ce moment-là que le ministère s'est trouvé en mesure d'entamer des négociations à ce sujet.

M. AMES : Dois-je comprendre que le ministre est autorisé à dire que la ville fournira l'emplacement ?

M. HYMAN : Je ne saurais peut-être affirmer que cette autorisation m'a été donnée par écrit, ou que je suis muni de renseignements précis ; ce que je sais cependant, c'est que lorsqu'il fut question de l'agrandissement de cet édifice, quelqu'un me donna à entendre—je ne me rappelle plus qui—que si nous voulions agrandir ce bâtiment, la ville nous fournirait le terrain nécessaire.

M. COCHRANE : Je prête depuis longtemps l'oreille au raisonnement de l'honorable ministre. Dans ma province, on ne parle jamais de construire un bâtiment quelconque avant de savoir à quel endroit on doit l'ériger. Ici, le ministre nous demande de voter des deniers pour tel et tel bâtiment, et il n'est même pas capable de nous fournir le moindre renseignement au sujet des emplacements sur lesquels on se propose de les construire. Nous procédons à l'aveuglette. Je connais assez la nature humaine pour savoir qu'après avoir ainsi exprimé son intention de construire un bâtiment fédéral, le ministre ne pourra acheter d'emplacement qu'à des conditions très onéreuses. La ville de Montréal, dit-il, fournira le terrain nécessaire à l'agrandissement de l'édifice dont il s'agit ici ; mais il est incapable de répondre à nos demandes de renseignements ; non seulement il ne se rappelle plus qui lui a appris cela, il n'est même pas bien sûr qu'on le lui a jamais appris. Il me paraît absurde que le ministre vienne demander aux représentants du peuple de voter des deniers publics quand il ne sait pas du tout l'usage qu'il en sera fait. On s'excuse en prétextant que le bâtiment est vieux de soixante-quinze ans. Qu'est-ce que cela peut bien faire ?

M. LEMIEUX : On y est trop à l'étroit.

M. COCHRANE : Mais il n'est pas plus difficile d'agrandir un édifice de cent ans qu'un bâtiment dont la construction ne date que de cinq années. Ce n'est pas l'âge de l'édifice qu'il s'agit de savoir, c'est plutôt s'il est susceptible d'être réparé. Je veux bien que l'on fasse servir certaines sommes de deniers publics à la construction d'édifices vraiment dignes de notre beau pays, mais à la condition que nous sachions combien il va nous en coûter, et que le ministre cesse de commencer par demander quelques milliers de dollars—comme il a fait cette après-midi—, pour nous faire payer ensuite trois ou quatre fois plus que le prix qu'on avait d'abord laissé entrevoir.

M. GALLERY : Faisant partie du conseil municipal de Montréal, je crois savoir que le ministère a entamé des négociations au sujet du petit terrain en question. Aussi, parlant en ma qualité de conseiller et d'après l'opinion exprimée par certains de mes collègues, il me paraît certain que la ville n'hésitera pas à fournir ce terrain dans le but d'y voir s'ériger un bel édifice. J'ai lieu de croire que l'honorable représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) partage mon opinion sur ce point.

M. AMES : Loin de moi la pensée d'insinuer que le présent crédit n'a pas sa raison d'être. Le bâtiment qu'occupe le ministère est très vieux, et il conviendrait de le remplacer par un neuf le plus tôt possible. Mais ce qui me déplaît, c'est que le ministre mette comme condition à l'érection du nouveau bâtiment que la ville en fournisse l'emplacement. Nous avons voté ce soir un assez grand nombre de crédits destinés à la construction par tout le pays de bureaux de poste et autre bâtiments fédéraux; dans chaque cas, c'est le ministère qui a fourni l'emplacement. Il me paraît assez injuste de décréter que cette somme ne sera dépensée à Montréal que si la ville fournit le terrain en question. Le conseil municipal est disposé, j'en ai la certitude, à entrer en des négociations légitimes.

J'ai attentivement écouté les observations de l'honorable ministre dans le but de découvrir ce sur quoi il s'est fondé pour dire que l'emplacement devait être fourni par la ville. J'ai reçu à ce propos une lettre où le greffier intérimaire de la ville de Montréal qui m'apprend qu'après avoir étudié la question de la construction projetée de l'édifice du Revenu de l'intérieur, il n'a trouvé trace d'aucune résolution par laquelle le conseil s'engage à fournir gratuitement le terrain dont il s'agit ici.

Un certain nombre d'affaires sont pendantes, qui devront être réglées par voie de négociations entre la ville de Montréal et le gouvernement fédéral ; elles le seront probablement quelque jour, à la suite d'une entrevue entre les délégués du conseil municipal et les chefs des ministères qu'elles concernent.

Dans le cas présent, il ne serait que juste, ce me semble, de laisser la ville libre d'offrir l'emplacement de l'édifice. Je proteste contre la condition mise à ce crédit, savoir : que cette somme ne sera dépensée que si la ville fournit gratuitement l'emplacement. Comme mon honorable collègue de la division Sainte-Anne (M. Gallery), je suis persuadé que la ville est disposée à négocier très amicalement, mais je ne crois pas que le Gouvernement ait raison de subordonner la construction de l'édifice du Revenu de l'intérieur à la condition que la ville fera don à l'Etat d'un terrain de grande valeur.

M. GALLERY : Je me rappelle qu'il y a trois ou quatre ans le conseil municipal pria le gouvernement fédéral de lui faire don de certain terrain, et que sa demande fut agréée. Je ne vois pas quelle raison la ville de Montréal pourrait maintenant avoir pour ne pas céder gratuitement à l'Etat un terrain dont elle n'a vraiment que faire, surtout si le Gouvernement entend y construire un bel édifice. Je me plais à croire que mon honorable ami (M. Ames) m'accordera son appui au conseil municipal, attendu que le Gouvernement consacrera vraisemblablement $100,000 à la construction de cet édifice. Celui que l'on voit aujourd'hui choque le regard. M'est avis que la ville consentira volontiers à céder gratuitement ce terrain pour qu'on y construise un édifice public.

M. AMES : Le ministre verrait-il quelque inconvénient à ce que les mots " emplacement pour l'annexe sera fourni par la ville" soient supprimés ? Cette condition me paraît constituer une injustice à l'égard de la ville. Biffez-la ; la question de l'emplacement fera ensuite l'objet de négociations tout amicales, j'en suis sûr, entre la ville et le Gouvernemenf. Tel qu'il est présentement rédigé, le crédit porte que l'édifice ne sera construit que si la ville fournit l'emplacement ; en d'autres termes, le Parlement va voter cette somme à la condition que sa décision soit ratifiée par un corps étranger et indépendant.

M. LEMIEUX : Mon honorable ami (M. Ames) a-t-il oublié que le gouvernement fédéral a déjà fait don à la ville de Montréal de terrains de grande valeur ? C'est sans bourse délier qu'elle a acquis le Champ de Mars, et les fermes Logan et Fletcher.

M. MONK : Si je ne me trompe, ces terrains n'ont pas été donnés à la ville, on les lui a loués.

M. LEMIEUX : Au prix nominal de $1 par an.

M. MONK : Mais il s'agit ici de se dessaisir d'un terrain pour toujours. Je reviens au point soulevé par mon honorable ami de Northumberland (M. Cochrane). On nous demande de voter une certaine somme destinée à certaines améliorations qui ne seront effectuées que dans le cas où l'on pourra se faire donner un emplacement d'une manière ou d'une autre, et le seul renseignement que peut nous donner le ministre, c'est qu'il n'y a encore rien de fait par rapport à l'emplacement.

Le bâtiment de la Place Royale est une insulte au bon goût. La petite bande de terrain qui y touche, la ville de Montréal n'en a guère besoin ; il n'y a que le Gouvernement, à mon sens, qui puisse l'utiliser. S'il en prend possession et qu'il y érige un édifice coûtant $100,000—et je ne crois pas que les travaux puissent coûter moins que cela—il me semble que la ville n'aura pas lieu de regretter le cadeau qu'elle aura fait.

M. GALLERY : Le ministre, m'a-t-il semblé, a dit que si la ville ne fournissait pas l'emplacement, il ne serait rien construit.

M. HYMAN : Je ne vais pas aussi loin que cela.

M. GALLERY : C'est ce que j'avais tout d'abord compris.

M. MONK : C'est le sens qui s'attache à cette restriction-là.

M. GALLERY : La ville de Montréal ne saurait perdre l'occasion de s'enrichir d'un aussi bel édifice. Si l'honorable député de Saint-Antoine (M. Ames) voulait bien m'aider, nous pourrions décider dès ce soir la question de ce petit terrain.

M. BERGERON : Il faut songer aussi que cet édifice doit occuper un endroit déterminé. A l'heure qu'il est, il se trouve dans le voisiuage immédiat de la douane, en plein centre commercial, au milieu des entrepôts et des maisons de gros. Si la municipalité offrait un terrain trop éloigné, on ne pourrait l'accepter, parce que cet édifice doit nécessairement se trouver au centre de la ville. L'édifice actuel est trop petit ; il s'élève sur un petit square. Depuis quelques années, les membres du conseil le savent, la ville de Montréal s'efforce d'agrandir ses squares.

L'honorable M. PREFONTAINE : On ne peut pas agrandir celui-là.

M. BERGERON : Quand même on l'utiliserait entièrement, il ne donnerait pas encore satisfaction complète. A mes yeux, l'unique moyen de trancher la question consisterait, si les fondations de l'édifice actuel ne sont pas assez puissantes pour supporter deux ou trois étages de plus—car Montréal compte maintenant un certain nombre de gratte-ciel—ce moyen consisterait, dis-je, à démolir le bâtiment actuel pour y substituer un édifice d'une très grande hauteur. Voilà le seul moyen de maintenir les bureaux du Revenu de l'interieur à l'endroit qu'ils doivent occuper ; les transporter ailleurs aurait des inconvénients pour le public. A quoi bon songer à se faire donner un terrain par la ville ? Le Gouvernement ferait mieux de se résoudre immédiatement à ériger un édifice dont il n'aura pas à rougir et qui fera honneur à la ville de Montréal.

M. AMES : Je reviens à ma question : le ministre voit-il quelque inconvénient à ce que la restriction annexée au crédit soit supprimée ?

M. PREFONTAINE: L'inscription du présent crédit indique clairement que le Gouvernement se propose de faire construire un nouvel édifice ; mais si c'est une annexe que l'on décide d'ajouter, la ville devra fournir le terrain nécessaire. Cet emplacement, je le connais très bien. L'édifice actuel est hor-

rible à voir, chacun en convient ; il faut le démolir et le remplacer par un édifice à cinq, six ou même, s'il y a lieu, à dix étages. Mais si l'on jugeait préférable d'agrandir l'édifice actuel, et que la ville ne consentît pas à fournir le terrain nécessaire, nous nous verrions obligés de construire un nouvel édifice sur l'emplacement que nous possédons déjà. Si la ville veut avoir de meilleures installations, il va sans dire qu'elle devra nous fournir le terrain nécessaire. Le terrain sur lequel nous voudrions construire une annexe n'est d'aucune utilité en ce moment ; c'est le rendez-vous de nombreux désœuvrés, et on n'y voit pas un seul arbre. Par conséquent, si la ville ne juge pas que son intérêt lui commande de céder une petite bande de terrain pour que l'on puisse ériger un édifice plus considérable, force nous sera de reconstruire sur l'emplacement actuel. Il n'est pas sans précédent que des villes aient fourni des emplacements pour des édifices publics. Ainsi, il a été inscrit au budgt un crédit destiné à la construction d'une école militaire à Trois-Rivières, à condition que la ville fournît le terrain nécessaire. Nous verrons si le conseil municipal de Montréal est assez soucieux des intérêts de la ville pour fournir l'emplacement dont a besoin pour ériger un édifice plus grand que celui qui existe actuellement.

M. AMES : L'étude de cette question m'oblige à parler en me qualité d'échevin de Montréal aussi bien qu'en celle de membre du Parlement. Echevin, je sais qu'il s'est poursuivi des négociations de temps à autre dans le but de régler certains différends. Nous avons des faveurs à demander au Gouvernement, notamment en ce qui concerne l'île Sainte-Hélène, le parc Lafontaine et l'ancien cimetière de l'avenue Papineau. Il s'agit en quelque sorte de faire un troc.. Le Gouvernement nous demande quelque chose, nous sommes prêts à accéder à sa demande pourvu qu'il nous donne un équivalent. Nous sommes possesseurs d'un terrain dont le Gouvernement a besoin pour agrandir un édifice public ; ce terrain nous le céderons vraisemblablement, mais à condition qu'il en soit tenu compte dans les échanges que nous voulons faire avec le gouvernement.

Je tiens à faire observer que l'on exerce sur le conseil municipal une contrainte illégitime à se dessaisir d'un immeuble d'une certaine importance, eu égard aux différends qui restent à régler entre la ville et l'Etat. A moins que le conseil municipal ne vous fasse don du terrain en question, il vous est loisible de laisser le personnel du Revenu de l'intérieur à l'étroit ; la population de Montréal continuera de se plaindre, et vous lui répondrez qu'il n'y a pas de votre faute, qu'il vous est impossible de construire d'édifice convenable, parce que la ville ne veut pas vous faire don du terrain dont vous avez besoin à cet effet. Vous cherchez donc à contraindre injustement le conseil municipal à céder un immeuble qu'il garde dans le but d'effectuer à l'occasion un réglement équitable de ses difficultés avec le Gouvernement.

Je dirai plus : vous faites un passe-droit à notre détriment, puisque vous inscrivez au budget une certaine somme dont la dépense est subordonnée à l'assentiment que devra donner une autre assemblée délibérante sur laquelle vous n'avez aucune juridiction. Tant que la ville ne ratifiera pas votre décision, vous ne pourrez pas construire votre édifice. Mieux vaudrait, selon moi, supprimer la restriction attachée au présent crédit, et régler la question à l'amiable comme les autres affaires pendantes entre le Gouvernement et la ville. Vous verrez que les citoyens de Montréal ne se montreront pas d'une exigence exorbitante. D'autre part, nous entendons ne céder un de nos immeubles que si cela peut nous aider à régler quelque question en suspens.

M. FITZPATRICK : Nous perdons un temps précieux à débattre cette question. Cet article du budget doit être voté tel qu'il est ou être rayé, parce que le comité n'a pas mission de modifier les demandes de crédits qui lui sont soumises ; or, en supprimant la restriction annexée au crédit, on augmenterait ce dernier en ce qu'il faudrait y ajouter la valeur du terrain, chose que la constitution ne nous permet pas de faire.

M. AMES : Il ne s'agit pas du paiement du terrain, mais d'un échange.

M. HYMAN : L'honorable député perd de vue le point capital de la question. Si l'on nous donne le terrain, l'édifice sera plus grand ; dans le cas contraire, nous jugerons peut-être préférable de nous rattrapper sur le nombre d'étages. Voilà le point capital de la question, celui qui doit fixer l'attention du minstère.

(Adopté.)

Montréal—bâtiments militaires, nouveaux magasins, $10,000.

M. HYMAN : Il s'agit d'un des nombreux bâtiments que nous construisons aux chefs-lieux des différents districts militaires. Il en sera construit à Montréal, à Winnipeg et à London. Ces bâtiments serviront à loger le matériel en général et seront tout différents des salles d'armes.

Actuellement, le loyer que nous payons pour les bâtiments qui servent à cette fin représentent une somme considérable.

M. SPROULE : Depuis combien de temps cet item figure-t-il au budget ?

M. HYMAN : Depuis l'an dernier seulement.

M. SPROULE : Je m'oppose à cette manière de procéder, comme je m'y suis opposé l'année dernière. Le Gouvernement me semble s'inspirer d'un principe tout à fait vicieux. Ou cette dépense est nécessaire ou elle ne l'est pas. Si elle ne l'est pas, elle ne

devrait pas être inscrite au budget ; et si on n'a pas l'intention de la faire, il est très déloyal de la faire miroiter aux yeux des gens en temps de campagne électorale. Le Gouvernement ne devrait jamais demander de crédits qu'il ne se propose pas de dépenser.

M. BERGERON : La construction de ce bâtiment est-elle commencée ?

M. HYMAN : Non. Je crois qu'il se poursuit des consultations avec les officiers de la troupe permanente à Montréal. Je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'item reste en suspens.

M. BERGERON : J'ignore ce dont il s'agit ici.

M. HYMAN : L'item est destiné à la construction à Montréal de magasins où on logera le matériel de la milice. Nous avions inscrit à cette fin une somme de $10,000 au budget de l'année dernière, mais nous n'avons pas up trouver d'emplacement. Nous n'avons pas encore entamé de négociations au sujet de l'emplacement des magasins. Si le comité le désire, je laisserai volontiers r'item en suspens.

M. SPROULE : Je ne m'oppose pas à cette dépense de deniers. Si le Gouvernement désire faire cette dépense, s'il est prêt à la faire, fort bien. Je ne trouve rien à redire à l'item, mais ce qui me déplaît souverainement, c'est que les mêmes crédits soient votés trois ou quatre années de suite, comme dans le cas qui nous occupe, sans qu'il en soit jamais dépensé un seul dollar.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est que nous sommes très économes. Pourquoi nous poussez-vous à la dépense ?

M. SPROULE : Je ne vous y pousse pas ; je prétends qu'il ne sied pas de faire voter des crédits que l'on n'a pas l'intention de dépenser. Le Gouvernement devrait commencer par décider si telle ou telle somme sera consacrée à un édifice public, puis la dépenser si le Parlement l'y autorise ; mais il ne convient pas de faire miroiter aux yeux des gens des sommes d'argent que l'on s'est fait voter sans but arrêté.

M. HYMAN : On aurait vraiment tort d'agir ainsi, mais l'item dont il s'agit ici n'est inscrit au budget que depuis l'an dernier, et nous demandons qu'il soit voté de nouveau.

M. SPROULE : J'ai demandé s'il avait été inscrit avant l'année dernière, et l'on m'a donné une réponse affirmative.

M. HYMAN : Non pas.

M. SPROULE : Il m'a semblé que l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) a répondu : " Oui ".

M. PREFONTAINE : J'ai dit qu'il avait été inscrit l'année dernière.

M. HYMAN : C'est l'an dernier qu'il fut voté.

M. SPROULE : Je conçois qu'on laisse s'écouler une année sans dépenser certains deniers votés, mais il y a un grand nombre d'item que nous avons votés plusieurs années de suite sans qu'on les ait jamais entamés.

M. PREFONTAINE : Celui-ci se rattache aux casernes de Montréal ; il n'a pas encore été choisi d'emplacement, parce que les magasins devront se trouver à proximité de la caserne de la troupe permanente.

M. BERGERON : Lorsque la question de la caserne sera réglée, celle-ci ne tardera sans doute pas à l'être également ?

M. PREFONTAINE : Oui.

M. HYMAN : Pas nécessairement ; je n'oserais le promettre.

(Adopté.)

Bureau de poste de Montréal, améliorations. $25,000.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à améliorer la façade du bureau de poste de Montréal et à fournir un local plus spacieux. Ce crédit est demandé par le département des Postes, en vue d'avancer la façade du bâtiment, de manière à ce qu'il y ait plus de logement en bas.

M. MONK : On se plaint beaucoup de ce que le bureau de poste est trop petit.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à l'agrandir.

M. MONK : Comment pouvez-vous l'agrandir sans ajouter un autre étage ?

M. HYMAN : Il se trouve une certaine largeur entre le trottoir et la porte que nous nous proposons de comprendre dans le bâtiment, afin de l'utiliser pour le travail du bureau.

M. MONK : Quel est le plan du bâtiment ?

M. HYMAN : Le plan n'est pas encore achevé, bien qu'il s'en manque peu.

M. BERGERON : Et cela va coûter $5,000 ?

M. HYMAN : Cela va coûter $25,000.

M. BERGERON : Sans avoir vu le plan, je ne vois pas trop comment vous allez pouvoir agrandir l'édifice de ce côté.

M. HYMAN : Il existe un vestibule ouvert le long de la façade de l'édifice. Nous nous proposons de porter le mur principal en avant de manière à renfermer cet espace libre formant actuellement le vestibule ; cela va donner plus de logement.

M. BERGERON : Alors l'agrandissement se trouvera à couvrir les marches qui conduisent au dehors ?

Sir WILLIAM MULOCK : Non, il y a beaucoup d'espace en avant. La superficie se trouvera exactement doublée.

M. AMES : L'honorable ministre est-il en mesure de nous dire quelle superficie on obtiendra de cette manière ?

M. HYMAN : Le couloir actuellement mesure 85 x 15, l'agrandissement nous donnera une nouvelle superficie de 85 x 15 pieds.

M. BERGERON : C'est le bon temps de nous informer si l'on songe à construire un nouveau bureau de poste dans la ville de Montréal. Au lieu de dépenser $25,000 pour exécuter des travaux qui n'ajouteront rien à l'apparènce de l'édifice actuel et qui ne donneront pas beaucoup de logement de plus, ne vaudrait-il pas mieux accepter la manière de voir qui a cours à Montréal depuis longtemps et construire un nouveau bureau de poste dans l'est de la ville. Mon honorable ami le directeur général des Postes se souviendra peut-être que, l'autre soir, nous avons eu une longue conversation à ce sujet. Ses réponses me firent voir qu'il n'était pas très bien renseigné ; car j'eus l'honneur de recevoir de lui après coup une note expliquant que quelques-unes de ces réponses n'étaient pas tout à fait exactes. Je vous ferai observer, M. le président, que ces prévisions budgétaires ne renferment aucun crédit pour la construction d'un nouveau bureau de poste. Le crédit pour l'établissement d'une nouvelle succursale de la poste n'a rien à faire avec la question que je pose au gouvernement, savoir : si un nouveau bureau de poste sera construit dans la partie est de Montréal. J'ai déclaré, l'autre soir, qu'il a été longtemps question de la construction d'un tel bâtiment dans la division de Saint-Jacques de Montréal. On a dit avec beaucoup de vérité que le bureau de poste actuel ne répond aucunement aux besoins du service postal de Montréal, et au cours de certaines petites réunions politiques qui ont eu lieu dans la division de Saint-Jacques dans le cours des deux ou trois dernières années, on nous a donné à entendre qu'un tel bâtiment serait construit. Je crois qu'il y a eu échange de correspondance entre le Gouvernement et le représentant de la division de Saint-Jacques (M. Gervais), à cet effet ; mais bien entendu, il est mieux en état de fixer nos idées là-dessus que je ne le suis moi-même. C'est le bon moment de nous informer si le Gouvernement se propose de construire un tel édifice dans la partie est de Montréal, soit dans Saint-Jacques ou dans Sainte-Marie, ou quelque part dans la partie est de Montréal.

Sir WILLIAM MULOCK : Monsieur le président, mon honorable ami (M. Bergeron) trouve insuffisant le local fourni par le bureau de poste actuel de Montréal, rue Saint-Jacques. Il est très vrai que ce bâtiment aujourd'hui ne répond plus aux besoins, par suite de la croissance de la population, de la prospérité de la ville et de l'augmentation dans le volume des dépêches et colis postaux. Mais l'encombrement dont on souffre au bureau central diminuera et même disparaîtra tout à fait lorsque nous mettrons en pratique le plan d'action que nous nous proposons d'adopter; l'établissement d'une succursale de la poste près de la gare Bonaventure et l'argrandissement du vestibule du bâtiment actuel de la rue Saint-Jacques. Mon honorable ami, s'il a dans la tête le plan de ce bâtiment, se rappellera que pour y entrer il faut commencer par monter plusieurs marches, et qu'ensuite il se trouve un espace entre le bord de la rue et l'entrée du bâtiment d'à peu près douze ou quinze pieds.

M. BERGERON : De dix pieds, je pense.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais dire au juste combien, mais c'est une assez grande largeur. On se propose d'inclure cet espace dans le couloir, c'est-à-dire dans la partie du bureau de poste à laquelle le public a libre accès pour l'expédition de ses affaires postales. Cette amélioration sera d'un grand avantage pour le public. Puis, une fois que la succursale de la poste à la gare Bonaventure aura été établie, une partie considérable des dépêches qui arrivent à Montréal ou qui en partent ne passera jamais par le bureau de poste principal de la rue Saint-Jacques. Cette partie-là passera tout droit. Par exemple, les journaux et les colis seront virtuellement tous distribués par l'intermédiaire de cette succursale vis-à-vis la gare Bonaventure. De plus, une forte partie des objets de correspondance qui doivent être distribuées dans la ville de Montréal même, au lieu d'être envoyée au bureau de poste principal, pour être là triée et distribuée de nouveau par l'entremise des facteurs, sera portée à la succursale, d'où les facteurs desserviront une étendue considérable du quartier avoisinant la gare Bonaventure. L'encombrement au bureau de poste principal s'en trouvera considérablement diminué.

M. BERGERON : Sera-ce là un bâtiment ?

Sir WILLIAM MULOCK : Sans doute, ce sera un bâtiment dans lequel on expédiera toute la besogne qui s'expédie dans un bureau de poste quelconque.

M. BERGERON : Quelle en sera la grandeur ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne saurais dire, je ne sais pas si le département a fait l'acquisition du terrain ; il s'est soulevé certaines difficultés. Mon collègue m'informe qu'on a fait l'acquisition d'un terrain sur la rue de la Cathédrale vis-à-vis de la gare du Grand-Tronc.

M. GALLERY : Je suis en mesure de dire que le terrain a été acheté, car je sais que le propriétaire en a reçu le prix.

M. LENNOX : Le directeur général des Postes voudra-t-il expliquer la situation. Une fois qu'on aura établi cette nouvelle

station postale, destinée, si je comprends bien, à diminuer l'encombrement du bureau de poste central, et une fois qu'on aura exécuté les améliorations projetées à ce bureau de poste, moyennant une dépense de $25,000, est-ce l'avis du directeur général des Postes qu'il ne se produira plus d'accumulation d'ici à nombre d'années ? Je suis loin de trouver qu'une dépense de $25,000 est excessive pour une telle fin, mais ce serait dommage de dépenser ces $25,000 pour effctuer des améliorations que l'on reconnaîtrait insuffisantes au bout de quelques années.

Sir WILLIAM MULOCK : S'il s'agissait simplement d'une installation temporaire, la sagesse de notre proposition pourrait être mise en doute ; mais aujourd'hui l'administration moderne de la poste aux lettres tend à l'abandon du système de l'expédition du travail dans un grand édifice central. Au lieu de concentrer le travail de distribution des dépêches et colis postaux en un seul point, on établit des succursales en divers endroits, on multiplie ces succursales à mesure que la ville se développe, et l'on transporte les dépêches à mesure qu'elles arrivent par les trains à ces succursales pour distribution dans le quartier environnant ; et pareillement, bien entendu, on recueille dans ces succursales les dépêches et colis postaux à provenance de divers endroits et destinés à être expédiés au dehors ; l'expédition s'en fait de ces succursales par les chemins de fer sans qu'on ait à les faire passer par le bureau de poste central. Je n'ai pas de doute que le jour des grands bureaux de poste, imposantes masses de pierre, ne soit passé, en ce qui concerne le Canada. Ce sera là une bonne et sage dépense, et si plus tard le progrès de la ville demande plus de logement, il ne sera pas de l'intérêt du service postal que nous fournissions ce logement sous la forme d'un bâtiment central plus grand, mais plutôt sous la forme de succursales distribuées dans toute la ville.

M. LENNOX : Il m'a déjà été donné d'entendre le directeur général des Postes parler de cette question de la décentralisation. Je partage entièrement son avis et lorsque le directeur général des Postes a commencé son discours, je pensais bien qu'il allait répondre à la question que je lui avais posée. Malheureusement, comme nombre d'autres députés, il s'est épuisé en une multitude de paroles et n'a pas donné de réponse à ma question ; il n'a pas fait ce qu'il avait l'intention de faire, je pense, quand il a pris la parole. J'ai demandé au directeur général des Postes de dire au comité si, une fois ces $25,000 dépensés sur le bureau de poste central de Montréal, étant donné ce projet de décentralisation que l'on applique et l'établissement d'une autre succursale pour remédier à l'encombrement, nous aurions fait tout ce qui est nécessaire pour Montréal à cet endroit en particulier d'ici nombre d'années à venir. Ou bien, au contraire, ce petit agrandissement du bureau de poste central de la ville ne répondrait-t-il aux besoins que peu de temps. Il ne parlait pas de grandes masses architecturales ni de rien de cette nature ; j'avais en vue les besoins de la ville de Montréal, qui est un grand centre de commerce. J'aimerais que le directeur général des Postes nous dit, et nous dit clairement si cette dépense est opportune, en ce sens qu'elle répondra aux besoins de la ville de Montréal à cet endroit d'ici à quelques années.

Sir WILLIAM MULOCK : Je pense que oui.

M. BERGERON : Je ne suis pas de l'avis du directeur général des Postes. Je crois sincèrement qu'il vaudrait beaucoup mieux ne pas voter $25,000 pour cette fin. En vue du programme de décentralisation des bureaux de poste dont a parlé le ministre, il serait préférable à mon avis de dépenser un peu plus dans les diverses parties de la ville. Nous allons construire une succursale de la poste près de la gare Bonaventure, si j'ai bien compris le directeur général des Postes, et je trouve cette idée excellente. Ce sera de l'argent bien apliqué. Nous avons plusieurs gares de chemin de fer à Montréal ; Montréal est un point terminus. A proprement parler, il n'y a pas un seul de nos chemins de fer qui ne fasse que traverser la ville de Montréal. Si nous devons avoir une succursale de la poste à la gare Bonaventure qui desservira à la fois la gare Windsor, terminus du chemin de fer Canadien du Pacifique, terminus du chemin de fer du Grand Tronc et du chemin de fer Intercolonial, pourquoi n'aurions-nous pas une succursale à la gare Viger, dans la partie est de Montréal ? Quand je parle de la partie est, je ne perds pas de vue les besoins des autres parties de la ville. J'approuve le projet de mon honorable ami d'améliorer le service de distribution des dépêches dans toute la ville ; mais il me semble que ces $25,000 ne seront pas utilement dépensés. Je crains qu'on n'enlaidisse le bureau de poste actuel, qui est un bel édifice, et qu'on n'obtienne pas les résultats que le ministre en attend.

Sir WILLIAM MULOCK : Que voulez-vous dire ?

M. BERGERON : Je veux dire que le logement que vous allez obtenir ne sera pas du tout en proportion de la somme d'argent que vous allez dépenser ; tandis qu'en dépensant un peu plus, en vue de l'établissement d'une succursale de la poste à la gare Viger, vous auriez trois centres de distribution, le bureau central et les deux gares de chemins de fer aux deux extémités de Montréal. C'était à quoi songeait, je pense, l'honorable député de Simcoe-est lorsqu'il posa cette fameuse question au directeur général des Postes.

Sir WILLIAM MULOCK : S'il était vrai que cette dépense n'ajouterait pas au local

utilisable par le public, je tomberais d'accord avec mon honorable ami ; mais l'architecte m'informe en ce moment que cette dépense assurera au public une superficie de 2,000 pieds, tandis qu'actuellement il n'y en a que 1,200. La superficie utilisable actuellement est de 80x15 pieds, et mon honorable ami n'a qu'a faire le calcul et déterminer la grandeur lui-même.

M. BERGERON : Inutile de faire le calcul ; je crois que les chiffres sont inexacts.

Sir WILLIAM MULOCK : Les chiffres que j'ai donnés me sont fournis par l'architecte qui doit connaître ce qui en est. La superficie actuelle est de 1,200 pieds carrés. et cet agrandissement la portera à 2,000 pieds carrés.

(Adopté.)

Bureau de poste de Montréal—installation d'un réseau de tubes pneumatiques pour fins postales, $55,000.

M. GERVAIS : Avant que ce crédit soit adopté, j'aimerais à faire quelques observations en vue de mettre la députation au courant de l'état des choses à Montréal en ce qui regarde le service postal dans la division Saint-Jacques. La situation n'y est plus tenable. Je représente cette circonscription qui renferme 43,000 habitants. Elle confine à la circonscription de Sainte-Marie et à celle de Saint-Louis, et la population de ces trois quartiers réunis s'élève à plus de 117,000 habitants. Savez-vous quelle somme il se dépense pour le service postal dans l'est de Montréal ? Quelques centaines de dollars, pour l'entretien d'un petit bureau pour la vente des timbres-poste, tandis que dans le quartier de Saint-Antoine, dont la population est exactement de 47,000 âmes, il se dépense $5,000 par année pour le service postal.

Ce n'est pas là, à mon avis, traiter équitablement l'est de Montréal, et on ne saurait tolérer que cet état de choses se continue. Je sais fort bien que le directeur général des Postes du Canada, aux termes de l'article 36 du chapitre 35 des statuts revisés, est appelé à décider s'il est utile ou non d'établir un bureau de poste dans l'est de Montréal ; je sais très bien également qu'il incombe au ministre des Travaux publics de construire un tel bureau de poste ; et c'est ce qui m'engage à soulever cette question ce soir. Je désire savoir en premier lieu, si le directeur général des Postes est d'avis que le moment est venu de donner à l'est de Montréal un service postal suffisant, et si le ministre des Travaux publics se propose de construire une succursale de la poste dans cette partie. N'oubliez pas que l'est de Montréal a développé un commerce plus important que celui de l'ouest. Je renvoie sur ce point l'honorable directeur général des Postes à la lettre que lui a adressée M. Jones, caissier de la banque de Québec ; je le renvoie, en outre, au vœu adopté unanimement par le conseil de ville de Montréal recommandant la construction d'une succursale dans l'est de la ville. J'ajouterai qu'on y trouve à peu près mille marchands en gros et détaillants. Dans la seule circonscription de Saint-Jacques, il existe à peu près huit banques. Dans cette circonscription ou tout à côté, vous trouverez une succursale de la banque de Montréal, deux succursales de la banque d'Hochelaga, une succursale de la banque d'Epargne de la Cité et du District de Montréal, une succursale de la banque de Québec, une succursale de la banque de Molson, et deux succursales de la banque Provinciale du Canada. Je ferai remarquer à l'honorable directeur général des Postes que la plupart des journaux de Montréal ont commandé cette dépense, j'ajouterai qu'elle sera très avantageuse pour les habitants de la partie est de la ville. Savez-vous que les négociants de la partie est de Montréal sont obligés de prendre le tramway ou de faire un mille et demi à pied ou en voiture pour acheter cinq ou six timbres ? Nous voulons avoir dans Montréal-est les commodités que tout bon service postal assure aujourd'hui à la population. Nous voulons une bonne succursale de la poste émettant des mandats, recevant et transmettant nos lettres, faisant fonction de banque d'épargne, où l'on puisse recommander une lettre, et où il existe un service de la dernière heure et un service spécial de livraison à domicile. Nous demandons ce service postal pour les électeurs de la division Saint-Jacques comme pour ceux de la division Sainte-Marie et de partie de la division Saint-Laurent. Nous ne voulons plus tolérer davantage l'état de choses que j'ai décrit. Nous voulons que le gouvernement dépense au moins autant dans l'est de Montréal qu'il en dépense dans l'ouest. Je ne me plains pas des faveurs qui ont été accordées à la brave population de Saint-Antoine.

M. AMES : Vous voulez dire Sainte-Anne.

M. GERVAIS : Non; vous avez deux bureaux de poste dans la rue Sainte-Catherine, un près de la rue Metcalfe et l'autre près de la rue de la Montagne. Il a été dépensé plus de $10,000 l'année dernière pour la construction de ces bureaux de poste. L'administration dépense plus de $5,000 par année dans cette circonscription. Je suis d'avis que nous devrions dépenser largement en vue d'établir un bon service postal. J'approuve les dépenses qui ont été faites par le Gouvernement pour l'établissement de succursales dans la division de Saint-Antoine. Mais d'un autre côté je voudrais obtenir un traitement tout aussi favorable pour la circonscription que je représente. C'est le motif qui me fait demander au Gouvernement de construire une succursale de la poste dans la division

Saint-Jacques, rue Sainte-Catherine, et de la rattacher au bureau de poste central par le moyen du système de conduits pneumatiques dont il est question dans le crédit en discussion.

M. CAMILLE PICHE (Sainte-Marie, Montréal) : Avant que l'honorable directeur général des Postes ne fasse les déclarations que mon collègue de Saint-Jacques (M. Gervais) a droit d'en attendre, je crois de mon devoir de joindre ma voix à celle de mon honorable collègue pour insister sur la légitimité des revendications de la partie est. Il est incontestable que cette partie si importante de la métropole n'a pas un service postal en rapport avec ses besoins actuels, et je corrobore entièrement tout ce qui vient d'être dit en ce sens. Je ne puis cependant donner à mes quelques remarques le ton agressif que mon honorable ami semble vouloir donner aux siennes, car je n'ai rien à reprocher à ce qui a été fait pour la partie ouest. D'ailleurs les améliorations qui y ont été faites sont encore de fraîche date, et je ne crois pas qu'il soit juste maintenant de présumer que les dispositions du Gouvernement ne soient pas favorables à l'exécution d'améliorations analogues dans la partie est.

Quant aux remarques de mon honorable collègue de Saint-Jacques (M. Gervais) je ne me sens pas disposé à les appuyer lorsqu'il y associe le nom de ma division électorale pour renforcer ses représentations touchant la nécessité de construire un édifice dans Saint-Jacques, et dans Saint-Jacques seulement. Je crois qu'il faut faire pour la partie est les sacrifices que les besoins publics y exigent. J'ai lieu de croire que le gouvernement est très bien disposé dans ce sens par suite des représentations que je lui ai faites personnellement et par celles qui lui ont été adressées par plusieurs électeurs, notamment par la transmission d'une requête portant un grand nombre de signatures d'électeurs de ma division, hommes d'affaires, gérants de banque, etc. Afin que personne ne puisse suspecter les bonnes dispositions de l'honorable directeur général des Postes, je me plais à dire—et en passant cela pourra aussi rassurer mon honorable ami de Saint-Jacques—qu'aujourd'hui même, j'ai reçu de l'honorable ministre une lettre m'assurant qu'il sera heureux de discuter cette question importante avec les intéressés ou leur représentant.

J'attends avec confiance les explications que l'honorable directeur général des Postes va donner sur ce sujet, et je suis certain qu'il ne manquera pas d'écouter attentivement les représentations qui lui seront faites par la partie est qui, je crois, a droit que l'on fasse autant pour elle que l'on a fait pour la partie ouest de Montréal.

Sir WILLIAM MULOCK : M. le président——

Quelques députés : En français.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami qui représente la division de Saint-Jacques (M. Gervais), a porté la parole en anglais, et je lui répondrai dans la même langue ; après quoi nous verrons. Mon honorable ami de la division Saint-Jacques, avec une fierté bien légitime, a proclamé en cette Chambre la croissance et les progrès de ce grand centre de commerce qui lui a fait l'honneur de le choisir comme son représentant au Parlement. J'admire grandement le zèle qu'il a déployé dans la défense des intérêts de ses commettants, et je ne songerais nullement à me plaindre de la vigueur avec laquelle il a plaidé leur cause. Et pourtant si l'on me permet de faire une observation, sa principale raison pour demander l'établissement d'une nouvelle succursale, c'est qu'il en existe deux dans l'ouest de la ville, rue Sainte-Catherine. Ce ne serait guère là, à mon avis, un motif suffisant, du moins aux yeux de nos honorables amis de la gauche. Ils me demanderaient, dans chaque cas, de justifier la dépense de fonds publics en démontrant que l'intérêt public le demandait ; et je suis persuadé que mon honorable ami ne s'attend pas que je demande l'autorisation de construire un bâtiment dans un endroit simplement pour la raison que nous en avons érigé un ailleurs. Au contraire, il s'attend à ce que dans chaque cas je sois en mesure de justifier la dépense en montrant qu'elle est nécessaire au point de vue de l'intérêt public. En ce qui regarde la division de Saint-Jacques, je dirai, sans vouloir faire la moindre promesse que, à le connaissance de mon honorable ami, le Gouvernment a mis cette question à l'étude. Bien plus, mon honorable ami n'ignore pas que, dans le but de me renseigner plus complètement que je n'aurais pu le faire en restant à Ottawa, je me suis rendu à Montréal pour étudier la question. Je n'ai pas encore pu terminer mes travaux, mais j'espère être en mesure de prendre une décision avant bien longtemps ; et ce sera avec le plus grand plaisir que je ferai le rapport indiqué comme nécessaire par le statut que mon honorable ami a cité, si le résultat de mon enquête me met à même de dire à mes collègues que la construction d'une succursale de la poste dans la division de Saint-Jacques, est dans l'intérêt public là-bas et nécessaire ou opportune au point de vue de l'amélioration du service postal. Mais je le prierai de vouloir bien attendre que j'aie eu l'occasion, avec son concours, de visiter l'endroit, et d'étudier avec lui les mérites de la question.

M. GERVAIS : Je dirai sans plus tarder, Monsieur le président, que je mets entièrement à la disposition du directeur général des Postes, s'il désire visiter ma circonscription. Si l'honorable ministre désire faire cette visite la semaine prochaine, j'en serai heureux. J'aimerais que son département en arrivât à une décision avant que le budget supplémentaire soit déposé.

M. PICHE : Et Sainte-Marie ?

M. BERGERON : En français.

Sir WILLIAM MULOCK : Eh bien, je fais la même demande à l'honorable député de Sainte-Marie, c'est-à-dire d'attendre que j'aie l'occasion de visiter la division Sainte-Marie avec lui.

M. BERGERON : Où est situé ce nouveau bureau de poste qu'on doit établir dans le voisinage de la gare Bonaventure ?

M. HYMAN : L'installation des tubes pneumatiques va nécessiter la construction d'un bâtiment, qui sera situé dans la rue Cathédrale vis-à-vis la façade de la gare. La nouvelle succursale de la poste sera dans la rue Sainte-Catherine-ouest.

M. BERGERON : Et où sera la station de tubes pneumatiques de la rue Cathédrale ?

M. GALLERY : Entre la rue Saint-Jacques et la place Chaboillez.

M. BERGERON : Mon honorable ami de Sainte-Anne (M. Gallery) dit que le terrain a été acheté et que le prix en a été versé ; de qui a-t-il été acheté et à quel prix ?

M. HYMAN : Il a été acheté de Madame McClory et de Madame Myler, et le prix total est de $37,000.

M. BERGERON : Quelle est la superficie de cet immeuble ?

M. HYMAN : Un des terrains mesure 130 pieds et 3 pouces de front par 75 pieds de profondeur et sa superficie est de 9,769 pieds carrés. Le second terrain mesure 98 pieds par 33 pieds.

M. BERGERON : Ce terrain s'étend depuis l'immeuble appartenant à la compagnie du Grand-Tronc jusqu'à la rue Cathédrale ?

M. GALLERY : Oui, il s'étend depuis le square de la gare jusqu'à la Cathédrale.

M. BERGERON : Qui a acheté ce terrain pour le compte du Gouvernement ?

M. HYMAN : M. U. H. Dandurand.

M. BERGERON : Y a-t-il eu quelque arbitrage ou n'a-t-il fait simplement qu'acheter la propriété ?

M. HYMAN : Un des terrains, celui de Mme Myler, a été adjugé par licitation, et l'autre a été acheté par vente privée.

M. BERGERON : Combien a-t-il été payé pour le terrain obtenu par voie de licitation ?

M. HYMAN : $12,000.

M. BERGERON : Et combien l'autre a-t-il coûté ?

M. HYMAN : $25,000.

M. AMES : Et là-dessus M. Dandurand a reçu une commission de 5 p. 100 ?

M. GERVAIS.

M. HYMAN : Oui, les renseignements à ce sujet ont été fournis l'autre jour en réponse à une question de l'honorable député (M. Ames).

M. AMES : A-t-il été demandé des soumissions pour les tubes pneumatiques ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. AMES : Pour abréger, je regarderai comme admis certains renseignements que je voulais obtenir, et j'en demanderai d'autres qui me manquent. Pour l'installation de ce réseau de tubes pneumatiques, a-t-on jugé à propos de demander trois sortes de soumissions, la première pour le creusement et le remplissage des tranchées.....

M. HYMAN : Nous n'avons rien fait de la sorte ; il n'a pas été demandé de soumissions.

M. AMES : A-t-il été demandé des soumissions pour le posage des tuyaux et la fourniture des appareils à l'une ou l'autre des extrémités ?

M. HYMAN : Oui, il a été demandé des soumissions pour cet objet.

M. AMES : A-t-il été demandé des soumissions pour la fourniture des tuyaux ?

M. HYMAN : Oui ; des soumissions ont été demandées et une soumission a été acceptée ?

M. AMES : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire où étaient déposés les plans que les entrepreneurs devaient consulter à ce sujet ?

M. HYMAN : Au bureau de poste à Montréal. Les usages ordinaires ont été suivis ; des avis ont été insérés en la manière régulière, invitant les intéressés à soumissionner et déclarant où les plans avaient été déposés.

M. AMES : L'honorable ministre est-il certain que les plans et devis étaient déposés quelque part à Montréal où les entrepreneurs de Montréal pouvaient les voir ?

M. HYMAN : On m'informe qu'ils étaient dans le département ici et que l'avis le déclarait. Dans les cas où les plans sont volumineux il arrive souvent que le département garde les plans ici.

M. AMES : D'après les devis, je crois que l'entrepreneur est obligé d'aller voir fonctionner les appareils quelque part afin d'en connaître la nature. Où faudra-t-il qu'il aille pour voir ces appareils ?

M. HYMAN : L'honorable député me pose beaucoup de questions de métier. Autant que je sache, le seul endroit où il y a de ces appareils, est en Angleterre et dans deux ou trois villes des Etats-Unis où ils fonctionnent.

M. AMES : On me dit que le ministère n'a pas fourni les plans descriptifs de ces

appareils, et l'entrepreneur se trouve ainsi dans les ténèbres.

M. HYMAN : Nous avons donné les plans.

M. AMES : Les plans des appareils ?

M. HYMAN : Nous avions des plans descriptifs complets sur lesquels un entrepreneur pouvait baser une soumission. Naturellement il était important de montrer l'appareil en fonctionnement.

M. AMES : Voici ce que je m'efforce d'établir. Les entrepreneurs de Montréal qui voulaient soumissionner pour ces travaux à faire à Montréal étaient d'abord obligés d'aller à Ottawa ou à Toronto examiner les plans, et se rendre ensuite à Buffalo ou autres villes américaines pour voir fonctionner ces appareils. N'aurait-il pas été mieux de déposer des plans complets dans la ville de Montréal où les entrepreneurs auraient pu les étudier.

M. HYMAN : Si un entrepreneur de Montréal avait voulu voir les plans il n'avait qu'à adresser une carte postale au sous-ministre qui lui aurait facilité la tâche

M. AMES : Le soumissionnaire était-il obligé d'aller à Buffalo ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il pouvait aller à Buffalo ou dans d'autres villes.

M. HYMAN : On a publié tous les avis de concours que la loi oblige de donner, et il n'y avait aucun désir de cacher ces travaux aux entrepreneurs de Montréal.

M. AMES : Mais comme résultat la méthode qu'on a suivie a empêché les entrepreneurs de Montréal de soumissionner.

M. HYMAN : On ne pourra pas dire que les entrepreneurs de Montréal que les conditions des soumissions ont pu empêcher de soumissionner sont des gens bien entreprenants. Tout ce qu'ils avaient à faire, c'était d'écrire au sous-ministre que cela les dérangeait de venir à Ottawa.

M. LENNOX : L'honorable ministre a dit en premier lieu que des plans et devis avaient été déposés à Montréal comme d'habitude.

M. HYMAN : C'est ce que le personnel du ministère m'avait dit.

M. LENNOX : Je crois que le ministre ferait bien à l'avenir de faire faire un modèle des appareils qu'il veut avoir et que nous n'avons pas en Canada, afin que les sousmissionnaires ne soient pas obligés d'aller aux Etats-Unis.

(Adopté.)

Québec.—Pavillon des immigrants; nouvelles remises de débarcadère sur le brise-lames de la Pointe-à-Carcy, et agrandissements et changements aux bâtiments actuels, y compris le chemin couvert conduisant à ceux qui se trouvent sur la jetée Louise, $45,000.

M. HYMAN : Ce crédit sera employé a construire un bon débarcadère sur le brise-lames. La raison pour laquelle on n'a rien fait l'année dernière, c'est que nous consulterons de grands exportateurs, et nous voulons choisir le meilleur endroit.

(Adopté.)

Québec.—Hôpital pour les immigrants souffrant du trachoma et autres maladies semblables, $10,000.

M. MONK : Je crois que nous construisons des hôpitaux pour les immigrants souffrants du trachoma, un dans les Provinces maritimes cette année, et que nous nous proposons aussi d'en construire un à Montréal. Je sais que cette question ne peut être discutée à fond que lorsque les crédits du ministère de l'Intérieur viendront en discussion. Mais je veux protester dès à présent contre cette dépense, qui est un des résultats de la politique imprudente que le Gouvernement poursuit en fait d'immigration. Le trachoma se répand tellement dans le pays qu'il est devenu un danger national. Si mon honorable ami s'adresse aux spécialistes dans les maladies des yeux à l'hôpital Royal Victoria, il apprendra d'eux que le trachoma est maintenant implanté au Canada. J'ai ici le rapport de l'année dernière du commissaire d'immigration des Etats-Unis qui montre avec détails comment des personnes atteintes de maladies contagieuses pénètrent aujourd'hui dans les Etats-Unis, et il décrit les mesures qui ont été prises pour les empêcher d'entrer par la frontière canadienne. Pendant l'année 1903 les autorités américaines ont refusé à 1,700 individus atteints de maladies contagieuses, dont 1,400 venaient du Canada, et ont été renvoyés dans notre pays. Il est arrivé à Montréal—et ils doivent être restés dans le pays—, plus de quatre cents immigrants atteints de trachoma, ainsi que l'inspection des médecins en fait foi. A Winnipeg l'inspecteur a empêché cent soixante et onze immigrants atteints du trachoma de traverser la frontière, et ils dûrent rester au Canada. La question en est une de la plus haute importance et de très grande urgence.

M. HYMAN : L'honorable député me permettra-t-il de l'interrompre ? Ne vaudrait-il pas mieux reserver cette critique pour le moment où nous discuterons les crédits de de l'Intérieur.

M. MONK : C'est ce que je me propose de faire ; mais je considère que la question est urgente, vu la dépense considérable que va entrainer le traitement de ces immigrants qui nous arrivent atteints de maladies contagieuses, et particulièrement du trachoma Un autre point sur lequel je veux appeler l'attention est le suivant : Je crois que présentement M. Preston voyage dans cette partie de l'Europe où sévit cette maladie et d'où elle nous est emportée.

L'autre jour, en réponse à une question que j'ai posée au Gouvernement, on m'a informé que M. Preston n'était pas à Londres, et les dépêches des journaux nous appren-

nent qu'il est en ce moment en Autriche, dans cette partie de l'Autriche-Hongrie où cette maladie est une plaie nationale. Si mes renseignements sont exacts, je crois que le gouvernement ne peut trop tôt mettre M. Preston en garde contre cette catégorie d'immigrants. La question est traitée au long dans ce rapport du commissaire américain qui a pris la peine d'envoyer quelqu'un en Autriche faire une enquête spéciale sur cette maladie. Il y a dans cette partie de l'Europe 60,000 personnes qui sont sous la surveillance du gouvernement, parce qu'elles sont atteintes de cette terrible maladie et qui veulent émigrer en Amérique. C'est parmi ces gens que notre gouvernement dépense beaucoup d'argent pour les faire émigrer au Canada, et lorsqu'ils arrivent ici nous sommes obligés de les soigner, car il nous faut nous protéger contre cette maladie, inconnue ici avant l'arrivée de ces immigrants. Le Gouvernement a le devoir de s'occuper immédiatement de cette question.

M. SPROULE : Tous les ans depuis quelques années la Chambre a discuté cette question, mais le Gouvernement a presque toujours prétendu qu'il venait au pays peu ou point d'immigrants atteints du trachoma, et voici qu'aujourd'hui on nous demande de l'argent pour construire des hôpitaux afin de soigner ceux qui sont atteints de cette maladie.

(Adopté.)

Sherbrooke.—Salle d'exercices militaires, $10,000.

M. WORTHINGTON : Le ministre pourrait-il nous dire ce que va coûter cet édifice et quand il pense qu'il sera prêt à être occupé ?

M. HYMAN : Le ministre de la Milice ne m'a pas fourni tous les renseignements concernant ce qu'il voulait avoir au sujet de cet édifice. Les dimensions en sont de 224 pieds par 115. Je n'ai pas les notes du ministère de la Milice. Lorsque ce ministre veut avoir un édifice, il transmet au ministre des Travaux publics un état de ce qu'il veut avoir, dimensions, genre de structure, etc. Comme je n'ai pas ces notes devant moi, je ne puis répondre à la question de l'honorable député.

M. WORTHINGTON : Je voudrais demander au Gouvernement s'il y a d'autres raisons que des raisons politiques qui ont déterminé le choix de l'emplacement ou l'on va construire cette salle. On a offert au ministère de la Milice un excellent terrain dont il n'a pas voulu. Je voudrais savoir de quelle manière on a fait le choix de cet emplacement. A-t-on envoyé à Sherbrooke quelqu'un qui après s'être procuré le cadastre de la ville s'est fermé les yeux et a posé le doigt au hasard sur un lot, ou y avait-il d'autres raisons pour faire ce choix ? Je puis dire au ministre que le conseil de ville de Sherbrooke a adopté une motion condamnant ce terrain comme insalubre. Il y a sur ce terrain un ancien canal et une baissière causée par l'enlèvement de l'argile avec laquelle on a fait de la brique, mais on a graduellement rempli ce trou en y déposant les déchets de la partie haute de la ville et de la sciure de bois des scieries. L'honorable ministre pourra peut-être me dire comment il se fait que l'on a choisi ce terrain, et de qui on a pris conseil.

M. HYMAN : Ce terrain a été acheté avant que je prenne la direction du ministère des Travaux publics, et je n'ai pas les données sur lesquelles on s'est guidé. C'est généralement le ministère de la Milice qui fournit au ministère des Travaux publics les notes dans ces cas-là. Lorsqu'il s'agit de choisir l'emplacement d'une salle d'exercices militaires on consulte d'abord le ministère de la Milice et ensuite on envoie un fonctionnaire du ministère des Travaux publics voir ce que devra coûter le terrain, et si son rapport est favorable on l'achète.

M. WORTHINGTON : Je suppose que l'honorable ministre ne voudrait pas construire un bon édifice sur un terrain qui ne serait pas propice, quand bien même il serait proposé par le ministre de la Milice et de la Défense. Je constate que la première estimation du coût de cette salle d'exercice a été faite dans le même temps qu'ont été votés les crédits pour les salles de Saint-Hyacinthe et de Trois-Rivières; mais je crois que dans ce court espace de temps ces deux villes ont pris les devants sur Sherbrooke et qu'on y a dépensé de $30.000 à $35,000.

M. HYMAN : Cela ne change en rien la question de la construction d'une salle à Sherbrooke. Lorsque nous adjugerons l'entreprise nous demanderons un crédit supplémentaire. En attendant, nous pouvons prendre sur le crédit actuel pour préparer les plans, et demander des soumissions.

M. WORTHINGTON : Mes remarques n'ont pas pour but de condamner la partie de la ville dans laquelle la salle sera érigée. Qu'on la construise dans un quartier ou dans un autre, nous serons contents ; mais c'est le terrain qu'on a choisi qui n'est pas convenable.

M. SPROULE : Si l'emplacement n'est pas propice et si l'on n'y a pas encore dépensé d'argent, c'est sûrement le bon temps de corriger l'erreur.

M. HYMAN : On n'a pas encore dépensé d'argent sur la bâtisse, mais on en a dépensé sur le terrain. Si l'honorable député (M. Worthington) veut bien laisser voter ce crédit, je serai heureux de discuter la question avec lui.

M. WORTHINGTON : J'en serais très heureux moi-même.

M. KEMP : Est-ce le ministre de la Milice et de la Défense qui a proposé de choisir ce terrain ?

M. HYMAN : Cette question a déjà été discutée lorsque nous avons voté le premier crédit ; c'est ce qui explique pourquoi je n'ai pas de renseignements plus complets à donner.

M. KEMP : Mais l'honorable ministre était dans la Chambre à cette époque et il a près de lui le sous-ministre qui peut l'aider à donner une réponse à la question.

M. TOBIN : Je suppose que l'honorable député de Sherbrooke (M. Worthington) sait que la majorité des citoyens de cette ville est favorable à l'emplacement qui a été choisi.

M. WORTHINGTON : Si telles sont les vues des citoyens de Sherbrooke. je ne puis comprendre pourquoi ils ont envoyé auprès du ministre de la Milice et de la Défense des délégations pour s'opposer au choix de ce terrain. Ces délégations ne comprenaient pas des militaires seulement, mais des citoyens appartenant aux deux partis politiques. Elles ont demandé à l'honorable ministre de remettre la question à l'étude et de choisir un autre emplacement si possible. Je n'ai rien à dire contre la localité ou le quartier, mais c'est le terrain que je condamne. Ce terrain est une ancienne briqueterie et ne convient pas du tout comme emplacement d'une salle d'exercice militaire.

M. HYMAN : Je vois dans les notes que j'ai devant moi que le conseil de ville de Sherbrooke a voté une certaine somme comme contribution à la construction de cette salle.

M. WORTHINGTON : La contribution consiste dans l'échange que la ville a fait avec le Gouvernement de cet emplacement pour celui de l'ancienne salle.

M. HYMAN : La ville était satisfaite alors du nouvel emplacement, car le conseil qui a fait l'échange avec le ministre des Travaux publics a nécessairement approuvé le nouveau terrain.

M. WORTHINGTON : Le conseil de ville a voté une certaine somme pour la salle d'exercice militaire avant le choix du terrain, et non pas après.

M. HYMAN : Mais il n'a pas protesté, et comme il contribuait dans l'entreprise il avait naturellement intérêt à ce que l'emplacement fût convenable.

M. TOBIN : L'honorable député de Sherbrooke sait très bien que la majorité du conseil est favorable au terrain qui a été choisi, et il ne se fait ici l'écho que d'une petite partie des citoyens de Sherbrooke. Je demeure à six milles de cette ville ; je connais un grand nombre de ses citoyens et je suis certain que les trois quarts étaient favorables au choix qui a été fait. On m'a informé aussi que les huit dixièmes du conseil l'approuvaient aussi.

M. WORTHINGTON : J'admettrai avec l'honorable député qu'un bon nombre des citoyens de Sherbrooke sont en faveur du terrain qui a été choisi, mais je crois qu'une salle d'exercice militaire doit être construite dans l'endroit le plus commode aux miliciens qui serviront et non pas là où la majorité des politiciens en quête de suffrages voudraient la placer. Lorsqu'on construit une salle d'exercice militaire ce doit être pour y faire l'exercice. Or, on avait offert au ministre de la Milice et de la Défense un terrain situé juste en face de l'esplanade, le seul endroit où l'on peut faire l'exercice militaire à Sherbrooke, et ce terrain n'était éloigné que de 600 verges du champ de tir ; le ministère de la Milice y a établi à ses frais un service de traversée. Mais voici que l'on envoie un fonctionnaire d'Ottawa avec mission de s'adresser à une personne en particulier et de faire le choix d'un emplacement pour la salle d'exercice. Ce choix a été fait sans que l'on ait consulté un seul des militaires de Sherbrooke, et il a été fait entièrement d'après les avis de l'honorable ministre de l'Agriculture qui ne le nie pas d'ailleurs.

M. HYMAN : Peut-être l'honorable député connaît-il à Sherbrooke quelque terrain qui serait plus avantageux que celui qui a été choisi, et s'il en était ainsi je serais très heureux de mettre la question à l'étude. Mais à ma connaissance le conseil de ville n'a pas protesté contre le choix du terrain proposé.

M. WORTHINGTON : L'honorable ministre doit savoir que les militaires ont protesté. Nous ne construisons pas cette salle d'exercice pour le counseil.

M. HYMAN : C'est avec l'argent des citoyens qu'on va la construire ; mais je veux bien consulter et écouter dans une grande mesure les avis des autorités militaires. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense et les fonctionnaires de son ministère ont été consultés, et je suis bien prêt à convenir que les autorités militaires locales devraient l'être aussi, mais je ne voudrais pas nier aux citoyens de Sherbrooke le droit de donner aussi leur avis. Ce sont des soldats-citoyens, et moi-même comme citoyen de London je ne serais pas prêt à dire que le régiment pour lequel on construit une salle d'exercice doit faire seul le choix de l'emplacement. Je ne crois pas que l'honorable député lui-même aille jusqu'à prétendre cela.

M. KEMP : Je suis très heureux de voir que l'honorable ministre accorde aux soldats citoyens de Sherbrooke le droit de dire leur mot dans le choix de l'emplacement de la salle d'exercice militaire. Ces personnes donnent leurs services au pays sans en recevoir aucune compensation. Mais il me semble tout-à-fait condamnable d'envoyer à

Sherbrooke un fonctionnaire faire le choix d'un terrain sans consulter les miliciens et sans même aller voir mon honorable ami (M. Worthington). Si le Gouvernement n'a pas encore dépensé d'argent sur ce terrain...

M. HYMAN : Le terrain a été acheté et payé.

M. KEMP : Mais si l'on n'a pas encore commencé à construire, je crois que ce serait un acte de générosité de la part du ministre de remettre cette question à l'étude et de faire disparaître ainsi le mécontentement qui a été provoqué par l'intermédiaire du ministre de l'Agriculture dans des choses entièrement en dehors de son ministère.

M. HYMAN : Je ne laisserai dépenser aucun argent sans faire une étude complète de la question.

(Adopté.)

Edifice public à Saint-Jean, $20,000.

M. BERGERON : Quelle sorte d'édifice le Gouvernement se propose-t-il de construire ici. Sera-t-il de la classe A, B ou C ?

M. HYMAN : Il ne sera d'aucune de ces classes ; ce sera un édifice plus considérable que cela.

M. BERGERON : Quelle est la population de Saint-Jean ?

M. HYMAN : C'est une ville assez grande; la population y est de 4,000, le revenu de la poste, $7,200, et celui des douanes $96,000. le terrain a été acheté de Mme J. R. Boisvert et a coûté $2,500.

(Adopté.)

Edifice public à Valleyfield, $12,000.

M. BERGERON : Quand cet édifice sera-t-il terminé, et combien coûtera-t-il ?

M. HYMAN : Il coûtera $42,000.

M. BERGERON : Nous avons ici un exemple frappant de gaspillage. On a construit cet édifice moitié en pierre et moitié en briques, tandis qu'on aurait pu construire tout en pierre un édifice qui n'aurait pas coûté plus d'argent et qui aurait eu une meilleure apparence.

Sir WILLIAM MULOCK : Vous êtes trop extravagant ; vous voulez gaspiller l'argent du public.

M. BERGERON : Il n'appartient pas à mon honorable ami de parler d'extravagance.

Plusieurs DEPUTES : Adopté !

M. BERGERON : Oh ! non, cela ne passera pas ainsi. L'honorable ministre a fini ses crédits et il est très heureux.

M. HYMAN : Je ne le suis guère.

M. BERGERON : Nous avons été bien modérés dans nos critiques, et nous n'avons fait que notre devoir. On nous a souvent reproché dans le pays de ne pas avoir critiqué les crédits considérables. Le Gouvernement actuel a dépensé trois ou quatre fois plus que l'ancien Gouvernement et c'est la faute des partisans des honorables ministres dans le pays si nous critiquons les crédits comme nous le faisons maintenant. Mon honorable ami (M. Hyman) a répondu à toutes nos questions avec amabilité et courtoisie, et je tiens à lui rendre ce témoignage ce soir, parce qu'il n'y a pas longtemps qu'il est à la tête de ce ministère et qu'il n'est pas en mesure de répondre à nos questions aussi promptement qu'un ministre plus ancien. Toutes les critiques que nous pourrions faire ne changeront pas ce chiffre. Il est là et il faut qu'il soit voté.

Je me rappelle que lorsque l'ancien Gouvernement était au pouvoir l'opposition a quelquefois passé des nuits entières à discuter des crédits beaucoup moins élevés que ceux que nous avons votés ce soir : c'est ce qui montre que bien que les gouvernements changent les mauvaises habitudes restent. Dans ce temps-là le budget était de trente-cinq à quarante millions, tandis qu'aujourd'hui le Gouvernement nous demande de soixante à soixante-quinze millions, et cependant si on veut critiquer un peu quelque partie de cette dépense, on nous dit immédiatement : Ah ! vous ne voulez pas que l'on construise cet édifice dans ce comté. Et puis, s'il s'y fait une élection, un orateur ministériel ira reprocher à un député de l'opposition d'avoir combattu l'érection de cet édifice et d'en vouloir priver le comté. Quel enseignement doit-on tirer de cela ? N'est-ce pas que le Gouvernement en construisant un édifice, un quai ou un brise-lames parait vouloir acheter le comté ou dire aux électeurs que s'ils votent pour les candidats ministériels ils obtiendront plus de faveurs. C'est tout simplement de l'immoralité. Il me semble que nous devrions ériger les édifices publics là ou ils sont absolument nécessaires. Je ne dirai pas que l'ancien gouvernement était exempt de tout blâme sous ce rapport ; il peut, comme celui-ci, avoir cédé aux instances de ses amis. Mais lorsque l'on compare le chiffre du budget d'aujourd hui avec celui d'autrefois, je crois que nous étions des anges a côté de nos amis de la droite.

M. BUREAU : Ou sont vos ailes ?

M. BERGERON : Nous étions bons. Si les électeurs pouvaient m'entendre ils verraient la différence entre ceux qui siègent aujourd'hui dans l'opposition et ceux qui sont au pouvoir maintenant.

(L'article est adopté.)

M. le PRESIDENT fait un rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK propose l'ajournement.

M. SPROULE : J'aimerais savoir quelles questions la Chambre discutera demain.

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministre de l'Agriculture remettra en discussion son bill concernant le recensement et les statistiques, et peut-être pourra-t-il aussi soumettre celui des graines. Quand la discussion en sera terminée la Chambre se formera en comité des subsides pour voter les crédits du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

(La motion est adoptée et à onze heures et demie la séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 16 février 1905.

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

QUESTIONS.

SALLE D'EXERCICE DE QUEBEC.

M. BERGERON :

1. Quel crédit a été voté par le Parlement en 1904 pour l'agrandissement de la salle d'exercice à Québec ?
2. Quelle portion de ce montant a été dépensée pour l'achat du terrain ?
3. A qui ce montant a-t-il été payé ?
4. Quelle est la date du paiement ?
5. Par qui a été fait l'acte d'acquisition ?
6. A-t-on procédé à une expropriation régulière au sujet de ladite acquisition ?
7. Quels étaient les commissaires chargés de l'expropriation ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux public) :

1. $30,000.
2. $20,000.
3. A l'honorable M. P. A. Choquette par l'entremise de M. C. E. Taschereau, agent du ministère de la Justice.

Le 3 décembre 1904.

5, 6 et 7. L'expropriation a été faite après qu'avis en eût été donné par le ministre de la Justice, suivant les dispositions de la loi concernant les expropriations.

EMPLOYES SUR L'INTERCOLONIAL.

M. FOWLER (par M. Taylor) :

1. C. C. Weldon, C. B. McDougall, R. S. Léger, M. C. Lockhart, M. L. Tracey et N. L. Rand sont-ils à l'emploi de l'Intercolonial ? Dans l'affirmative, en quelle qualité chacun d'eux est-il employé ?
2. Le ministre des Chemins de fer sait-il que ces personnes ont pris une part active à la dernière élection fédérale en faveur de l'honorable H. R. Emmerson et d'Olivier J. Leblanc, candidats libéraux dans les comtés de Westmoreland et de Kent ?
3. L'attention du ministre ayant été appelée sur ce fait, prendra-t-il des mesures pour instituer une enquête sous serment sur la conduite des personnes ci-dessus nommées si elles sont encore à l'emploi du ministère des Chemins de fer ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux):

1. Oui ; C. C. Weldon et C. B. McDougall sont commis dans le bureau de l'auditeur ; R. S. Léger est commis dans le bureau de l'ingénieur de l'entretien ; M. C. Lockhart est inspecteur du combustible ; M. L. Tracy remplit les fonctions d'inspecteur préposé au nettoyage des wagons ; N. L. Rand est maître-mécanicien.
2. Le ministre ignore si les personnes mentionnées ont pris une part active et publique aux dernières élections fédérales ; l'une de ces personnes, M. C. B. McDougall, avait obtenu un congé et son nom n'apparaît pas sur le bordereau de paye de l'Intercolonial au cours de la période indiquée ; d'après ce que le ministre en sait, les autres personnes mentionnées ont rempli fidèlement leurs fonstions durant la dernière campagne fédérale.
3. On n'a pas appelé l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux sur cette affaire.

L'INDUSTRIE DU HARENG CANADIEN.

M. LEFURGEY :

1. Le Gouvernement a-t-il construit ou aidé à construire un établissement frigorifique pour la boitte à Canso, (N.-E.), sur une propriété qui n'appartient pas à la couronne ?
2. Dans l'affirmative, sur quelle propriété cet établissement a-t-il été construit ?
3. Quel montant le Gouvernement a-t-il fourni ou promis de fournir, ou se propose-t-il de fournir pour contribuer à la construction d'un tel établissement ?
4. A quelles conditions ou sur quelles garanties, s'il en est, ces deniers ont-ils été fournis ?
5. Quel montant le Gouvernement a-t-il dépensé ou doit-il dépenser à Canso pour inaugurer de nouvelles méthodes pour la préparation du hareng ou autres poissons ?
6. Qu'a-t-on fait à cet égard l'an dernier ?
7. Combien de barils de poisson ont été préparés et quel a été le coût de cette préparation ?
8. Le Gouvernement a-t-il loué quelque steamer à cet effet ?
9. Pendant combien de temps ce steamer a-t-il été employé pour cet objet, et quel en a été le coût ?
10. Pour quel objet ce steamer a-t-il été employé après avoir fini son service en rapport avec l'industrie du hareng ?
11. Quel est le nom de ce steamer ?
12. Ledit steamer a-t-il été loué à MM. A. N. Whitman et Cie pour un certain temps, pour quelle durée et moyennant quel prix ?
13. Quelle est la valeur dudit steamer, et quel en est le propriétaire ?

L'honorable M. Wm. PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Oui.
2. Sur la propriété de MM. A.-N Whitman et Fils.
3. La moitié du coût jusqu'à concurrence de $25,000, plus une prime de $4 par tonne de boitte gelée au cours des trois premières années jusqu'à concurrence de 500 tonnes.

4. Cette industrie doit être exploitée suivant des règlements sanctionnés par l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries ; de plus, un représentant du ministère doit faire partie du bureau de direction. Le capital acquitté de la compagnie devra être de $60,000 au moins.

On ne pourra hypothéquer le bâtiment ou le matériel sans le consentement de l'honorable ministre de la Marine et des Pêchries.

On devra vendre de la boitte aux pêcheurs de la côte et aux pêcheurs de large, au prix courant du marché, et l'on devra accorder aux propriétaires de goélettes et de navires canadiens un escompte de 10 p. 100 sur le prix courant du marché.

Cet établissement frigorifique devra fonctionner le plus activement possible durant au moins quinze ans après l'expiration de la prime.

Si on néglige de remplir une de ces conditions, l'établissement et le matériel feront retour l'Etat.

5. $13,807.35.

6. Les pêcheurs qui vont à la recherche du hareng en eau profonde nous ont apporté certaines informations sur la migration du hareng et les lieux qu'il fréquente, mais jusqu'ici ces renseignements ont été très incomplets. La supériorité du hareng canadien fumé d'après la méthode écossaise ne saurait être mise en doute. Aujourd'hui on trouve pour ce produit des marchés avantageux, grâce à l'exportation du hareng fumé d'après cette méthode, à Canso (N.-B.). Les acheteurs de New York déclarent que ce hareng vaut le meilleur hareng écossais ou norvégien.

Nos pêcheurs de hareng du littoral de l'Atlantique prennent tant d'intérêt à cette industrie que, si l'on continue ces expériences, on verra inévitablement un progrès général et immédiat dans cette industrie.

7. Quarante barils. La même que celle donnée à la question n° 5.

8. Oui.

9. Du 3 juin au 23 novembre ; $6,375.68.

10. Nous avons conclu un arrangement avec MM. A.-N. Whitman et Fils par lequel ces derniers s'engagent à tenir le navire prêt à faire le service dès que le besoin s'en fera sentir.

11. Le coureur de hareng n° 33.

12. Non.

13. $16,546.67. Le ministère de la Marine et des Pêcheries.

IMMIGRATION EN 1904.

M. BARR—par M. Lewis—:

1. Quel est le nombre des immigrants arrivés en Canada en 1904 ?

2. Combien d'enfants au-dessous de 12 ans sont arrivés pendant ladite année ?

3. Ont-ils subi un examen médical avant leur départ d'Europe ?

4. Quel montant, s'il en est, a été payé pour cet examen ?

5. Ces immigrants ont-ils été examinés par des médecins à leur arrivée ici ?

6. Quel est le nom de chacun de ces médecins, et quel montant a été payé à chacun ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le nombre total des immigrants arrivés au Canada, en 1904, année de calendrier, a été de 134,223.

2. Le nombre total d'enfants âgés de moins de 20 ans et venant d'Europe, s'est élevé à 17,056.

3. Oui.

4. Le Gouvernement n'a rien payé.

5. Oui.

6. Voici les noms de ces médecins ainsi que le montant de leurs appointements :

Dr A. C. Hawkins, $1,201.51 : Dr W. L. Ellis, $1,800.02 ; Dr A. Potvin, $1,019.75 ; Dr J. C. Howe, $1,400 ; Dr A. D. Stewart, $1,233.32.

DRAGAGE DANS L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. A. MACLEAN :

1. Combien de dragueurs sont employés par le gouvernement fédéral à l'île du Prince-Edouard? Quels sont leurs noms et où sont-ils employés?

2. Quels ports ont été dragués dans cette province au cours de la saison de 1904 ?

3. Un nouveau dragueur est-il en voie de construction pour servir dans les eaux de l'île du Prince-Edouard ? Dans l'affirmative, où est-il construit et quand sera-il terminé ?

4. Le ministère chargé de ces travaux publics sait-il que le port de Crapaud est dans un état dangereux pour les navires, vu que le chenal a été récemment obstrué par le sable ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Le dragueur " Prince-Edward ".

2. On a exécuté des travaux de dragage à Belfast, à Morell et à Vernon River Bridge.

3. Oui, il est en construction aux chantiers Bertram, de Toronto ; il doit être terminé au mois de juillet 1905.

4. Le ministre n'a reçu aucun rapport dans ce sens.

MAGASINS DES PHARES A PRESCOTT.

M. MONK :

1. Quelle est la superficie totale et la désignation cadastrale des propriétés acquises par le Gouvernement pour l'établissement de magasins des phares du Canada à Prescott ?

2. Quels prix ont été payés ?

3. Quels ont été les vendeurs, quelles commissions ont été payées pour la vente et à qui l'ont-elles été ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Le ministère a acheté deux propriétés à Prescott pour y établir les magasins en question ; le premier de ces immeubles, connu sous le nom de propriété Labatt, a une superficie de 3.35 acres ; l'autre désigné sous le nom de propriété Buckley, mesure .16 d'un acre. La désignation cadastrale de la propriété Labatt est le n° 27, côté de la rue King, dans la troisième division de la

ville de Prescott. On y compte un acre et trois huitièmes de terre et un terrain de même superficie faisant front au premier ; ce terrain a déjà fait partie de la moitié de la partie de l'immeuble n° 4 du premier rang du township d'Augusta, comté de Grenville. Le terrain Buckley est décrit comme formant partie de l'immeuble n° 27, côté sud de la rue King, dans la troisième division de la ville de Prescott.

2. $26,500 pour la propriété Labatt, et $1,000 pour le terrain Buckley.

3. Pour la propriété Labatt, John Labatt, de London ; pour la propriété Buckley, James Buckley, de Prescott. La commission payée pour l'achat de la propriété Labatt a été de $209, plus de 2½ p. 100. On a payé le coût de ses dépenses à George F. Thompson, d'Ottawa. On n'a pas payé de commission pour l'achat de la propriété Buckley.

BUREAU DE POSTE DE GLEN-ROSS.

M. FOSTER (par M. Taylor):

1. Depuis combien de temps le bureau de poste de Glen-Ross, Ontario, existait-il quand il a été fermé, l'an dernier ?

2. Pourquoi a-t-on fermé ce bureau au lieu de nommer un autre directeur de la poste. après la démission du dernier fonctionnaire ?

3. Le ministère se propose-t-il de rouvrir ce bureau, et, dans ce cas, quand ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. Depuis le 1er décembre 1882.

2. Ce bureau a été fermé parce que le directeur de la poste a démissionné et a quitté cette localité presque immédiatement après. Il a exprimé l'opinion que personne ne voulait accepter cet emploi, et comme il insistait pour être relevé immédiatement de ses fonctions, l'inspecteur a décidé qu'il n'y avait qu'à fermer ce bureau.

3. Le bureau a été rouvert le 1er novembre 1904.

EDIFICE DU BUREAU METEOROLOGIQUE DE TORONTO.

M. FOSTER :

Le Gouvernement a-t-il l'intention d'ouvrir au budget un crédit applicable à la construction d'un nouvel édifice pour le service météorologique à Toronto ? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : La question est à l'étude.

SAINTE-FAMILLE—REPARATIONS AU QUAI.

M. BERGERON :

1. Le Gouvernement ou le ministère des Travaux publics ou aucun autre département de l'administration a-t-il envoyé à ou mis à la disposition d'un nommé François-Xavier Gosselin, ou toute autre personne de la paroisse de Sainte-Famille, île d'Orléans, une certaine somme d'argent pour réparations au quai de ladite paroisse, dans le cours des mois de septembre, octobre et novembre derniers ?

2. Dans l'affirmative, quelle somme ?

3. Ladite somme a-t-elle été dépensée et la personne à qui elle a été confiée en a-t-elle rendu compte ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Nous n'avons mis aucune somme d'argent entre les mains de la personne mentionnée ou de toute autre personne ; mais, le 12 octobre 1904, nous avons autorisé F.-X. Gosselin, conducteur des travaux au quai de la paroisse de Sainte-Famille, à dépenser $500 pour réparations urgentes au plancher de l'ancienne partie du quai. Le bordereau de paie et les factures n'ont pas encore été envoyées, et, en conséquence, nous n'avons payé aucune somme d'argent.

QUAIAGE.

M. BERGERON :

1. A-t-on demandé au Gouvernement d'abolir le quaiage aux quais appartenant à l'Etat à Saint-Laurent, Saint-Jean, Saint-François et Sainte-Famille, île d'Orleans ?

2. Dans l'affirmative par qui cette demande a-t-elle été faite et quelle en est la date ?

3. Le Gouvernement a-t-il l'intention d'abolir le quaiage en question ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Non, en tant qu'il s'agit des quais de Saint-Laurent et de Saint-Jean. Les autres quais sont indépendants du ministère de la Marine et des Pêcheries.

2 et 3. Non, en tant qu'il s'agit des quais de Saint-Laurent et de Saint-Jean.

GRAND-TRONC-PACIFIQUE—PLANS.

M. BOYCE :

1. Quels plans (s'il en est), ont été préparés et déposes aux termes de l'art. 122, par. 1, de l'acte refondu des chemins de fer du Canada, 1903, indiquant le tracé général de la ligne projetée du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, les points extrêmes de cette ligne (sur la côte du Pacifique et à Port-Arthur, Fort-William et Winnipeg), et la topographie du pays à travers lequel ce chemin doit être établi ?

2. Une requête ou des requêtes ont-elles été adressées au ministre des Chemins de fer, aux termes du paragraphes 2 dudit article, pour son approbation du ou desdits plans ?

3. Dans l'affirmative, quelles sont les dates respectives de ces requêtes ?

4. Ces plans, ou quelqu'un d'eux, ont-ils été approuvés, et dans ce cas, lequel ou lesquels?

5. Quelques-uns des plans ont-ils été rejetés, et dans ce cas, lesquels et pour quelles raisons ?

6. Pour quels motifs a-t-on retardé d'approuver aucun desdits plans qui ne sont pas encore approuvés?

L'honorable M. H. R. EMMERESON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Aucun plan indiquant le tracé général n'a été déposé au ministère, mais ce dernier a reçu des plans des installations de terminus projetées à Fort-William, Port-Arthur et sur le littoral du Pacifique, mais ces plans n'ont pas été approuvées.

2. Oui.
3. Pour Fort-William, le 2 août 1904 ; pour Port-Arthur, le 16 août et le 12 décembre 1904. Quant aux plans se rapportant au terminus sur le litoral du Pacifique, le 16 août 1904.
4 et 5. Non.
6. Parce qu'il serait prématuré d'approuver ces plans maintenant.

EMPLOI DE R. E. A. LEACH.

M. BOYCE :

1. M. R. E. A. Leach est-il actuellement au service du Gouvernement canadien à Winnipeg ou ailleurs ?
2. Dans l'affirmative, quel emploi a-t-il ? Quand a-t-il été nommé et à quels appointements ?
3. Quelles sont ses fonctions ?
4. Remplit-il actuellement des fonctions en qualité d'employé de l'Etat ?
5. Le Gouvernement sait-il que des plaintes ont été formulées au sujet de la part active prise par M. Leech aux dernières élections fédérales ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier minstre) :

1. Oui.
2. Inspecteur des agences des terres fédérales. Il a été nommé le 1er janvier 1905, aux appointements annuels de $2,000.
3. Il fait l'inspection des bureaux des agents locaux des terres fédérales et surveille le service d'inspection des homesteads.
4. Oui.
5. Non.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS AU SUJET DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Puis-je demander à l'honorable premier ininistre quand il espère que le reste du rapport de l'anditeur général sera déposée sur le bureau de la Chambre ? Si mes souvenirs me servent bien, d'après les termes du statut, ce rapport doit être soumis à la Chambre le 31 janvier, si cette dernière est alors en session et, dans le cas contraire, au cours des sept jours qui suivent l'ouverture du Parlement. Je comprends que ce travail est terminé, au moins en ce qui concerne l'auditeur général.

Sir WILFRID LAURIER : Ainsi que mon honorable ami le sait bien, le temps où le rapport de l'auditeur général aurait dû être déposé sur le bureau de la Charbre est expiré depuis quelques jours. Je crois que ce rapport est terminé, mais je ne puis dire à mon honorable ami quand on pourra le déposer sur le bureau. On m'a dit qu'il serait prêt pour lundi, mais je ne puis donner cela comme une certitude.

M. R. L. BORDEN : S'il n'est pas probable que ce rapport soit déposé lundi, l'honorable premier ministre pourra, peut-être, nous indiquer demain ou à une date rapprochée, le jour où ce document sera soumis à la Chambre.

M. EMMERSON.

M. SPROULE : L'autre jour, quand j'ai posé une question concernant le rapport de l'honorable juge Britton sur le Yukon, et celui de la commission royale chargée de s'enquérir de l'emploi de la main-d'œuvre étrangère, j'ai cru comprendre que l'honorable premier ministre déclarait que ces deux rapports avaient été déposés sur le bureau de la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Non. Le rapport du juge Britton est déposé, mais je n'ai rien dit à propos de l'autre rapport.

M. SPROULE : Eh bien, à propos de ce dernier ? Je vois qu'il en est fait mention dans le rapport du département du Travail ; bien que cette commission ait été nommée depuis longtemps, nous n'avons encore aucun rapport de ce qu'elle a fait. Le commissaire a été nommé juge depuis, et il aurait dû faire au Parlement un rapport de ses travaux.

Sir WILLIAM MULOCK : Je m'informerai et je pourrai, demain, fournir le renseignement demandé par mon honorable ami.

LE PRESIDENT DE L'ELECTION AU YUKON.

M. R. L. BORDEN : Mon très honorable ami a-t-il d'autres renseignements concernant ce que j'ai mentionné hier et avanthier, c'est-à-dire les raisons qui ont engagé le président de l'élection du Yukon à remettre à une date aussi éloignée le recensement des bulletins ?

Sir WILFRID LAURIER : Je réposerai, demain, la correspondance échangée entre l'honorable secrétaire d'Etat et le président de cette élection.

LE MINISTERE DE L'INTERIEUR.

M. FOSTER : Qui administre le ministère de l'Intérieur à l'heure qu'il est, et quand attend-on le ministre ? Il y a certaines questions plus ou moins importantes qu'on soulèverait ici, n'était-ce l'absence de l'honorable ministre.

Sir WILFRID LAURIER : Il y a quelques jours, je recevais de l'honorable ministre lui-même une lettre m'annonçant qu'il espérait être ici le 15 de ce mois. Je crois, cependant, qu'il ne pourra revenir d'ici à quelque temps, car, j'ai le regret de le dire, sa santé ne s'améliore pas aussi rapidement qu'on l'avait espéré. Entretemps, je serai heureux de fournir à mon honorable ami tous les renseignements que je puis posséder.

ILE DU PRINCE-EDOUARD—SERVICE POSTAL.

M. A. A. LEFURGEY : L'honorable directeur général des Postes voudra-t-il nous donner quelques informations sur l'état du service postal actuel entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme ? Il n'y a que qua-

tre navires pour traverser à l'île et en revenir, et le courrier s'amoncelle sur chaque rive en quantité si considérable qu'il est impossible de le transporter.

Une grande partie a dû être transportée du détroit sur le steamer "Minto" où elle restera probablement jusqu'à la fin de mars, si nous n'avons pas une température plus douce que celle qui nous a glacés le mois dernier. Le "Minto" et le "Stanley" ont été enfermés dans les glaces depuis le 24 janvier, et il est probable qu'ils y resteront encore un mois. Je sais que le service via les Caps, n'a pas été celui qu'on aurait dû fournir pour faire face à des accidents de ce genre. Je sais encore de source digne de foi que, dans un cas, bien qu'il y eût dans la remise aux bateaux qu'on trouve aux Caps, un vaisseau pouvant faire le service, on a dû télégraphier à Ottawa pour obtenir la permission de sortir ce bateau, de trouver l'équipage nécessaire, et ce n'est que trois jours après qu'on reçut d'Ottawa l'autorisation attendue. Quand le ministère apprend que ses steamers sont pris dans les glaces, il devrait tenter tous les efforts pour faire transporter le courrier par les autres bateaux disponibles, en fournissant à ceux-ci un équipage suffisant. La population de l'île du Prince-Edouard n'a pas reçu de journaux depuis le 4 février ; quelques lettres à peine lui sont parvenues. Dans l'espace de seize jours, elle n'a reçu le courrier qu'une fois. Voilà un état de choses certainement préjudiciable et sur lequel j'appelle l'attention de l'honorable directeur des Postes.

M. LEWIS : Comme le Gouvernement et ses ministres doivent s'intéresser à cette question autant que la population qui se trouve immédiatement concernée, je leur conseillerais de placer sur la route qui réunit la terre ferme à l'île du Prince-Edouard, le bateau brise-glace qu'on emploie actuellement entre Montréal et Québec.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Mon honorable ami de Huron-ouest a parfaitement raison en disant que le Gouvernement est tout aussi intéressé que qui que ce soit à tenir libres les communications entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme. L'autre jour, j'ai expliqué la nature des difficultés, et je ne crois pas que la divine Providence se soit montrée envers nous, à propos de température, plus clémente qu'elle ne l'avait été auparavant. De fait, je vois dans les journaux que les tempêtes se sont succédées principalement dans les Provinces maritimes, et que les trains ont été retardés dans toutes les directions. Mon honorable collègue, le ministre des Chemins de fer, vient de me remettre le télégramme suivant :

Moncton, (N.-B.), le 16 février 1905.

D. Pottinger, Ottawa.

Une autre sérieuse tempête de neige accompagnée d'un fort vent du nord-est, a commencé à sévir de bonne heure ce matin ; elle s'étend à l'est de Bathurst. Le train n° 34 est d'une heure et demie en retard. Le n° 9 est arrivé à Saint-Jean deux heures en retard. Le n° 10 est en retard d'environ trois heures et il a deux locomotives et un chasse-neige. M. Jarvis rapporte qu'il est tout à fait inutile de faire partir des trains avant que la tempête s'apaise. Les trains n° 1 et 25 resteront à Halifax tant que la température ne s'améliorera pas. Un train de marchandises important, en destination d'Halifax, est enneigé sur la voie principale à Sandy-Cove ; la locomotive s'est rendue à Wellington où l'ingénieur a fait son rapport ; les wagons devront rester où ils sont tant qu'un train de secours ne sera pas envoyé sur les lieux. Le surintendant Campbell rapporte qu'il a donné l'ordre de ne faire partir aucun train à l'ouest du détroit.

(Signé) T. EVANS.

Mon honorable ami de l'île du Prince-Edouard a appelé mon attention sur un fait qui s'est produit, mais il ne nous a pas donné le nom du bateau dont il a parlé ; il ne m'a pas fourni des renseignements qui auraient pu me permettre de m'enquérir de cette affaire. Je lui demanderais de me prouver ces informations, et je pourrai alors faire l'enquête nécessaire et voir si un de nos fonctionnaires est coupable de négligence. Je crois qu'une enquête démontrera qu'on a fait tout ce qui était humainement possible de faire dans le but de maintenir le service du courrier.

M. LEFURGEY : Ces bateaux qui traversent aux caps n'ont pas de nom particulier que je sache. Ce sont simplement de petits bateaux montés par sept ou huit hommes et qu'on pousse sur la glace jusqu'à ce que l'on trouve l'eau libre ; on les conduit ensuite à la rame.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami veut-il m'indiquer la date ou le fait dont il a parlé se serait produit ?

M. LEFURGEY : Je n'ai pas cette date, mais cette question n'est pas nouvelle. Il s'agit toujours des lenteurs apportées par le ministère à faire face aux surprises que l'hiver nous ménage, et il me fait réellement peine d'avoir, à chaque session, à signaler ce fait à l'attention du Gouvernement. En vérité, le Gouvernement souffre d'une léthargie manifeste dans cette matière ; il ne peut se mettre à la hauteur de la situation. Je ne puis citer une date particulière, mais des personnes dignes de foi m'ont informé que ces délais avaient eu lieu et qu'ils se répètent encore aujourd'hui. J'appelle de nouveau l'attention du Gouvernement sur cette question, et j'espère, dans une autre circonstance, pouvoir discuter plus longuement ce sujet.

OBSTRUCTIONS A CHATEAU-RICHER.

M. MORIN : Quand puis-je espérer obtenir une réponse à la motion que j'ai faite, le 23 janvier dernier, relativement à l'enlèvement des roches et cailloux de la grève,

en face de la paroisse de Château-Richer, en bas de Québec ?

Sir WILFRID LAURIER : Je devrai prendre note de cela.

M. MORIN : Comment pourrais-je obtenir une réponse, monsieur l'Orateur ?

Sir WILFRID LAURIER : J'avais compris que mon honorable ami (M. Morin) nous posait une question concernant l'enlèvement des roches et cailloux à partir de Château-Richer. Je m'efforcerai de donner une réponse le plus tôt possible.

M. MORIN : Et quand cela sera-t-il ?

VENTE DES TERRES AU NORD-OUEST.

M. FOSTER : Puis-je demander à mon très honorable ami d'insister auprès des fonctionnaires du ministère de l'Intérieur, pour q'ils se hâtent de terminer le rapport indiquant les terrains vendus au Nord-Ouest.

Sir WILFRID LAURIER : Je me rendrai avec plaisir à cette demande.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES DE SEMENCE.

La Chambre se forme en comité pour reprendre la suite de la discussion du bill (n° 7), concernant l'inspection et la vente des graines de semence, déposé par l'honorable M. Fisher.

Art. 3.—Les graines de semence ne contiendront pas des graines de mauvaises herbes. Les nom et adresse du vendeur seront sur les paquets ; exception...

M. W. F. COCKSHUTT (Brantford) : J'avais espéré que l'honorable ministre nous aurait fait part du résultat de l'étude qu'il a faite de cet article, depuis la dernière discussion qui s'est engagée sur ce projet de loi. Avant de reprendre la discussion de cet article, je désire appeler l'attention de la Chambre sur un compte rendu publié par un de nos principaux journaux, de ce que j'ai dit de cet article dans la circonstance dont je viens de parler. Je fais allusion à un article publié dans le " Globe ", de Toronto, numéro du 1er février, dans lequel on me fait dire que je désirais que cette loi s'appliquât aux cultivateurs de mon district. Je veux déclarer que c'est là rapporter bien mal ce que j'ai dit. Je n'ai pas demandé de faveurs spéciales pour les cultivateurs de mon comté, de même que je n'ai pas sollicité pour eux des restrictions qui ne les aurait pas mis sur le même pied que les autres cultivateurs du pays. C'est là un exposé inexact et tout à fait injuste des observations que j'ai faites, dans cette circonstance. Je discutais ce projet de loi, dans le but de le rendre aussi parfait que possible, et je proposais à l'honorable ministre ce que je croyais opportun, et cela en ma qualité d'intéressé dans ce commerce. Je ne considérais pas en quoi ce projet de loi pouvait influencer le vote des habitants de mon comté, aux élections prochaines, mais je discutais la question dans le but unique de présenter des observations pratiques et utiles. A mon avis, il est injuste de faire des rapports aussi erronés. Je ne retire rien de ce que j'ai avancé, dans la circonstance dont je parle, malgré ce qu'en a dit le " Globe." Depuis la dernière discussion qui s'est engagée sur ce projet de loi, l'honorable ministre de l'Agriculture a reçu une députation considérable qui avait bien son importance, mon honorable ami l'avouera avec moi. Elle se composait d'hommes pratiques qui ont passé leur vie à étudier cette grande question. On y trouvait des gens possédant des connaissances techniques telles que peu de membres de cette Chambre, qu'ils appartiennent à la droite ou à la gauche, n'en ont pu acquérir. Ces personnes ont appliqué toute leur énergie deux heures et demie durant à soumettre à l'honorable ministre les points sur lesquels, d'après eux, ce projet de loi viendrait en conflit avec les meilleurs intérêts de l'agriculture et du commerce. L'honorable ministre sait ce qui s'est passé dans cette circonstance ; il est donc inutile de lui rappeler ces détails. Je veux dire ici—ce qui ressort de cette entrevue—, que ce bill, s'il est basé sur un principe quelconque, a pour but de fournir des graines de semence pures aux cultivateurs et aux producteurs de ce pays. Après avoir énoncé ce principe, ce projet de loi commence immédiatement à le détruire. Il entoure le commerce de restrictions, en obligeant les grainetiers à ne vendre que des graines de semence pures. Et, dans un autre article, il rend ce commerce libre en ce sens qu'il est permis à tout producteur et à tout cultivateur de vendre des graines à semer à leurs voisins, sans s'occuper de la loi. Je me suis opposé à cela la dernière fois que nous avons discuté ce projet de loi, et je n'ai pas changé d'avis depuis. Si notre but est d'affirmer le principe de la vente exclusive des graines de semence pures, il est absurde d'établir une semblable distinction en faisant d'un acte qui serait criminel de la part de quelqu'un, un acte parfaitement justifiable s'il est accompli par une autre personne.

Non seulement cela constitue une violation du principe énoncé dans ce bill, mais c'est une loi favorisant une classe au détriment d'une autre, et d'après moi, le pays n'est pas prêt à tolérer cela. Je dis qu'il y a un grand nombre de bonnes raisons pour que cet article s'applique aux producteurs. J'aimerais que l'honorable ministre nous dit, aujourd'hui, pourquoi un vendeur ne pourrait pas être un producteur en même temps; si moi, vendeur, je deviens cultivateur et producteur, aurais-je la liberté de vendre des graines prises dans ma grange et qu'on me défend de vendre si je les prends dans mon magasin. Voilà ce qui se produirait d'après cette disposition du projet de loi telle que rédigée maintenant. L'honorable ministre permet la vente de graines prises

dans une grange, dans un entrepôt ou dans un grenier, mais il défend la vente de graines déposées en magasin. C'est évidemment une loi qui favorise une classe au détriment d'une autre. Je prétends de plus qu'elle n'est pas dans l'intérêt des cultivateurs eux-mêmes. Il est universellement reconnu par ceux qui se livrent à l'agriculture que les graines doivent être semées dans un district différent de celui dans lequel on les a cultivées. L'échange de graines de semence entre voisins immédiats, n'est pas une bonne chose. Il vaut infiniment mieux acheter ces graines des cultivateurs éloignés. Maintenant, j'ignore si l'honorable ministre est ou non au courant de ce fait, mais je sais que certains cultivateurs ne sont pas seulement des producteurs, mais des marchands. Je pourrais citer les noms de certains cultivateurs de mon district qui ne cultivent pas seulement les graines, mais encore qui en achètent de leurs voisins. Ils se sont fait une réputations comme producteurs de graines de semence, ils nettoient parfaitement celles-ci, ils achètent en outre des graines de semence de leurs voisins.

Le projet de loi dit bien que le grain de semence devra avoir été récolté sur leurs terres, mais y a-t-il rien dans le projet qui fasse voir que le grain vendu vient bien du champ où se trouve cette grange? Qui devra voir à cela? Le commerçant voit-il le champ ? Le cultivateur peut avoir, bien en vue, un champ où il fait croître de beau grain, et ses voisins diront : Voyez comme ce champ est beau et propre ! Qu'il sorte de sa grange pour le vendre le produit d'une centaine d'acres de terrain, rien ne l'en empêche ; et il peut vendre du grain qu'il aura obtenu d'ailleurs que de son propre champ. Cela, il peut le faire. Cette disposition n'est donc pas avantageuse au commerçant ; elle ne l'est pas non plus au cultivateur ni au producteur. Si le ministre veut bien examiner ce point, il y verra, j'en suis sûr, une raison de modifier l'article.

Il y a une autre objection, que j'ai déjà soulevée : c'est qu'il est impossible—je le dis sans hésiter—de marquer de tous les noms qui sont là les paquets, sacs ou sachets contenant ces graines. Au reste, rien ne limite les dimensions de ce sachet, qui si je lis bien l'article, pourra contenir mille boisseaux de graines : ce pourra être quelque gros coffre ayant cette capacité. Que ces graines ne soient pas de la qualité requise, et l'on punira d'une amende de $5 celui qui les aura vendues, pendant que, s'il les met dans mille sacs distincts, il devient passible de mille fois cette amende. Pourquoi rattacher la pénalité au nombre de sachets en défaut ? Ces sachets pourront être plus petits encore. Lorsque j'ai soulevé ce point l'autre jour, le ministre m'a dit que j'avais à la pensée les sachets de 10 cents. Mais pas du tout. Les graines d'herbes sont toujours mises en sacs. Croyez-vous possible, par exemple, de marquer de tous ces noms le petit sac de dix ou cinq livres qui contient le trèfle blanc, vendu par les pharmaciens dans presque toutes les villes. Et après avoir apposé cette série de noms sur le sac, il reste encore à y inscrire les noms des mauvaises herbes qui peuvent s'y trouver mêlées et finalement celui de la graine vendue.

Je rappellerai au ministre que beaucoup de graminées fort précieuses croissent pêle-mêle avec d'autres de moindre valeur. Je ne vois pas dans cet article ni ailleurs qu'on ait prévu le mode de disposer de cette catégorie de semences. Il n'est pas rare de voir se confondre dans le même champ le mil, le trèfle rouge et le trèfle hybride (alsike), à peu près sans mélange de mauvaises herbes, et cependant le ministre oublie de rien prescrire à l'égard de ces graminées, qui font, comme chacun sait, l'objet d'un commerce parfaitement licite. Il est de fait que le cultivateur qui vient en acheter n'apporte souvent avec lui qu'un sac où il fait jeter et mêler en sa présence les trois sortes de graines. Le ministre, à coup sûr, n'a pas donné à la préparation de cet article tout le soin voulu. Il serait à désirer que l'on mît dans nos statuts des dispositions pratiques et d'exécution possible. Si cet article passe tel qu'il est, il causera de graves embarras. On permet à un individu de faire le commerce d'une marchandise que l'on interdit à un autre de vendre. C'est ouvrir la porte au favoritisme et autoriser le ministre à l'exercer. Nous ne sommes pas bien prêts à encourager un tel système de législation. Tout le monde en souffrira : non seulement le cultivateur, mais le marchand et généralement ceux que ce commerce intéresse.

J'avais demandé l'autre jour à savoir dans quels pays ces graines s'exportent ; la réponse, je regrette de le dire, est venue en mon absence. Je vois, par la liste produite, qu'il y en a treize ; c'est déjà bien joli, étant donné que nous n'avions pas jusqu'à présent de loi régissant ce commerce.

Nous vendons à l'extérieur des milliers de boisseaux de graines à des hommes connaissant bien l'article. Ce marché va nous être interdit dans une grande mesure, si on nous oblige à marquer les sachets du nom de certaines herbes nuisibles.

Le ministre dans sa loi ne tient aucun compte des types de grains qui ont cours dans le commerce. A l'article suivant, je reviendrai sur ce point. On soumet les graines à un examen pour en déterminer la pureté et les facultés germinatives ; or la pureté et les facultés germinatives d'une graine ne sont qu'un faible indice de sa valeur. Une graine peut être absolument pure et n'avoir cependant que peu de force ; elle germera, mais chétivement. Si pure qu'elle soit, elle peut n'être pas arrivée à sa pleine maturité, n'être qu'à demi formée, et l'on sait que, pour du n° 1, il faut une graine qui ait reçu son plein développement, non seulement en taille mais aussi en couleur ; telles sont les qualités indispensables à un échantillon de graine de première classe.

Après avoir établi ce qui, pour le ministre, constitue une graine de première classe, il n'y arrive pas du tout ; elle n'est pas à beaucoup près aussi bonne que celles qui se vendent aujourd'hui comme étant de type inférieur à celui que le ministre se propose de créer. J'hésite à entretenir le ministre de choses aussi infimes que les petites patates, mais peut-être y trouverai-je un moyen de mieux expliquer ma pensée. De cinq minots de patates tirez un minot des plus petites, bonnes tout au plus pour les pourceaux, et donnez-les à ces animaux, car c'est probablement le meilleur usage que vous puissiez en faire. Cependant ces patates que vous avez dédaignées, elles étaient, à l'examen, pures et elles auraient germé. Ce ne peut donc pas être une bonne loi, celle qui nous force à étiqueter des graines où sur mille bonnes il s'en trouvera dix mauvaises. Il est fort possible d'avoir dix graines de mauvaise herbe sur mille et se trouver encore avec un article bien supérieur à celui que la loi nous donne ; c'est un fait connu de tous ceux qui sont au courant des conditions du commerce. Pourquoi nous obliger à déprécier la marchandise en dévoilant ses imperfections ? Quel est celui qui pourrait vendre un cheval, si on le contraignait à faire connaître tous les défauts de ce cheval ? C'est cependant ce que le ministre demande aux grainetiers de faire, puis il ajoute : Achetez, si vous l'osez. Ce n'est pas comme cela que se font les affaires ; et, à mon avis, cette manière d'agir ne se recommandera guère au pays non plus qu'à la Chambre.

Le commerce souffrira énormément des effets de cette disposition. C'est avec beaucoup de difficulté qu'on est parvenu à établir ce marché extérieur. Vous avez entendu l'autre jour le premier ministre dire, en réponse à ma question, qu'il s'était exporté l'année dernière pour plus de $1,300,000 de graine de trèfle et autres herbes. N'oubliez pas non plus que nous avons à approvisionner presque tout le Canada, car la province d'Ontario produit presque toute la graine de trèfle et autres herbes qui se sème d'un bout à l'autre du pays. C'est après avoir satisfait aux besoins de l'intérieur que nous trouvons encore à expédier pour $1,300,000 de graines à l'étranger. Cette semence ne sort pas d'ici comme article dont la pureté est garantie, mais simplement comme étant la meilleure connue sur les marchés du monde ; nous en avons la preuve dans le prix qu'elle nous vaut, et rien ne saurait mieux établir sa qualité.

J'ai ici un rapport de la commission d'agriculture anglaise traitant de cette question. Je ne sais pas si le ministre l'a lu ou non, mais il y a là certains passages qui méritent de retenir son attention. C'est une commission de ce genre que je voulais faire nommer et c'est encore le seul moyen d'arriver à quelque chose. La question devrait être envoyée à la commission de l'agriculture ou à une commission spéciale dont les membres seraient au choix du premier ministre ou de quelque autre en qui la Chambre a confiance ; tous ces articles seraient alors étudiés et débattus, en présence d'hommes parfaitement renseignés sur le sujet.

La commission anglaise dont je parle dit qu'après avoir parcouru la Grande-Bretagne dans tous les sens et avoir recueilli le témoignage de producteurs, cultivateurs et commerçants, et autres personnes de toute classe intéressées au trafic des graines, elle a pu s'apercevoir que l'intervention de l'Etat est plutôt nuisible à ce commerce. Il n'y a peut-être pas là de quoi flatter le goût du ministre, mais on y trouve la vérité, établie à la suite d'un examen consciencieux.

Ceux qui connaissent un peu l'état de l'agriculture en Angleterre n'hésiteront pas à dire qu'on y est beaucoup plus avancé qu'ici; or cette commission, après avoir mûrement pesé toute l'affaire, est forcée de reconnaître que l'intervention du Gouvernement ne saurait être avantageuse au commerce des graines, ni à l'agriculture en général.

J'espère que le ministre aura égard à la proposition que je lui faisais l'autre jour privément et que je renouvelle aujourd'hui, à savoir : de remettre l'étude de ce projet à une commission chargée d'en ressasser tous les articles et de se bien renseigner sur les divers sujets qu'il touche : graines de semence, herbes nuisibles, et ainsi de suite. Cela fait, le ministre aura peut-être un projet sur lequel nous puissions travailler et qui aura chance de passer.

Faites-en, au contraire, tel qu'il est, un chapitre de nos statuts, et il sera lettre morte, s'il n'a pas pour effet de décourager à tout jamais nos trafiquants de graines. Ce n'est pas mois qui le dit, ce sont les délégués qui s'étaient rendus l'autre jour auprès de l'honorable ministre. Je lui demande : ne va-t-il pas étudier la chose, permettre à un comité de la Chambre de débattre toutes les dispositions du projet ? Il y a ici de nombreux intérêts d'engagés ; qu'il les traite avec justice ; qu'il donne à tous les agriculteurs de cette Chambre l'occasion d'entendre expliquer le côté technique de la question. Il n'est pas possible de faire venir des témoins ici. Les hommes du métier ne peuvent pas se présenter devant cette Chambre, mais il serait utile d'avoir leur opinion.

J'ai ici une masse de lettres qui me sont venues depuis la première fois que ce propet nous a été soumis. D'autres que moi, j'en suis sûr, ont reçu de pareilles communications. Je tiens à la main une lettre de M. le lieutenant-colonel Bruce, ancien membre de cette Chambre, homme fort estimé de l'un et de l'autre parti, non seulement pour la haute position qu'il occupe dans la société mais pour l'autorité avec laquelle il peut traiter cette question. Il proteste contre la mesure et refuse de croire que jamais elle deviendra loi.

J'ai aussi la lettre d'un grainetier de la ville où j'habite, M. Harold, qui exprime

son opposition au projet en termes énergiques et non équivoques.

Voilà donc des hommes faisant ce commerce depuis nombre d'années, parfaitement renseignés sur la question, qui affirment qu'elle ne saurait devenir loi sans avoir pour résultat de faire sortir de la partie bien des gens qui y sont en ce moment.

Allons-nous laisser cette législation passer dans nos statuts ? M. le ministre de l'Agriculture fermera-t-il l'oreille aux représentations que lui faisaient l'autre jour ces délégués qui l'ont prié de modifier cet article ? Il y a là plus qu'une question de parti, plus que des avantages politiques à gagner. Ce que nous voulons, c'est une mesure juste et d'application possible, qui ne lèse les intérêts de personne, mais opère équitablement dans toutes les classes de la société.

L'honorable ministre fera ce que je lui ai demandé ; il renverra l'étude de ce bill soit à la commission de l'agriculture soit à une commission spéciale.

La discussion a démontré, celle des députés de la gauche du moins, que la mesure n'est pas praticable, que son adoption dans sa forme actuelle va grandement préjudicier au trafic des graines.

J'aime à penser que la députation se fera un devoir de ne pas adhérer à ce projet sans que les modifications proposées y aient été insérées. Il y va de l'intérêt des cultivateurs et du pays en général. Ces modifications sont très importantes, absolument nécessaires, et, si le ministre veut bien les accepter, il aura la coopération, non seulement de ses propres amis, mais aussi, je n'en ai aucun doute, de tous les membres de la gauche. Notre but est d'aider au ministre, dans la mesure de nos forces, a nous donner une loi applicable.

Depuis le débat de l'autre jour, j'ai reçu des lettres et des télégrammes d'un grand nombre d'amis, et tous approuvent l'attitude que j'ai prise en proposant ces amendements au bill.

J'espère n'avoir pas trop longtemps abusé de la patience de la Chambre, mais je tenais à faire cette déclaration.

M. FISHER : Monsieur le président, l'honorable député a discuté non seulement l'article qui nous occupe en ce moment, mais presque tous les articles du bill. Je me bornerai à réfuter ceux de ses arguments qui se rapportent à l'article actuellement soumis à la considération du comité. Je m'occuperai des autres plus tard lorsque nous aurons à discuter les articles auxquels ils se rapportent.

L'honorable député a parlé de l'intérêt du commerce en général et de l'importance de certaines propositions qui m'ont été soumises par une députation qu'il a accompagnée à mon bureau il y a quelques jours. J'ai reçu cette délégation avec beaucoup de plaisir.

J'ai écouté les représentations de ces messieurs et leur ai fait remarquer que, comme résultat de la discussion qui avait eu lieu à la Chambre des communes peu de jours auparavant, j'avais déjà cédé sur un ou deux points sur lesquels ils insistaient très fortement. Je leur ai dit aussi que j'étais tout disposé à me ranger à leur avis sur d'autres points, et, si l'honorable député veut attendre que nous soyons arrivés à l'article en question, il verra que j'ai l'intention de proposer certains amendements par déférence pour les désirs des commerçants, là où les commerçants semblent tenir raisonnablement compte des intérêts des autres, et là où leurs arguments ont réussi à me convaincre.

L'honorable député s'est longtemps complu dans des généralités et à eu recours à de nombreuses comparaisons, dont plusieurs ont eu lieu de me surprendre. Je mentionnerai entre autres celle dans laquelle il compare le commerce des grains de semence à ce que j'appellerai le maquignonnage. Cette comparaison n'est pas très heureuse, car ceux qui sont engagés dans cette industrie forment une corporation de gens honorables, qui n'ont recours à aucun moyen malhonnête et qui n'aimeraient pas à être assimilés à des maquignons. Mais sous certains raports ce commerce diffère de tous les autres, et même du commerce de chevaux, parce que celui qui achète de la graine de semence n'a aucun moyen d'éprouver la qualité de la marchandise qu'il achète.

Un homme ordinaire, même un cultivateur habitué à récolter et à manier les grains, ne peut pas juger exactement de la valeur de certaines graines et plus particulièrement de la graine de trèfle ou autres herbes. L'essence du bill, son principe le plus important, c'est qu'il faut un examen bien minutieux du produit en question pour en établir toute la valeur. Il faut donc entourer de garanties la vente de ce produit, si l'on veut que l'acheteur soit équitablement protégé.

M. SPROULE : Si on l'entoure de garanties pratiquement inapplicables, à quoi bon?

M. FISHER : Je n'entends pas, pour le présent, entrer dans la discussion d'un point, qui est sans doute d'application générale, mais qui n'a aucun rapport avec ce à quoi mon honorable ami (M. Cockshutt) a fait allusion.

Devons-nous mettre de côté cette disposition du projet qui crée une exception en faveur des cultivateurs vendant chez eux de la graine qu'ils ont récoltée eux-mêmes ? Voilà ce que voudrait, si je ne me trompe pas, mon honorable ami le député de Brantford (M. Cockshutt). Il dit que nous allons porter au commerce un coup très dangereux, que c'est le moyen d'encourager la vente de graines impures. Je ne le crois pas ; le contraire est plutôt vrai. Celui-là a les yeux ouverts qui se présente chez un cultivateur pour y acheter de la graine récoltée sur les terres de ce même cultivateur, et dont il

connaît probablement un peu la qualité et la valeur ; l'acheteur qui va chez un marchand de graines n'en saurait dire autant. Voilà donc deux opérations de nature absolument différente.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que de l'avis du ministre celui qui achète du producteur même a plus de chance de connaître ce qu'il prend que s'il s'adressait au marchand?

M. FISHER : Oui, c'est ce que je dis : celui-là qui achète chez un cultivateur des graines récoltées sur les terres de ce dernier a la chance de savoir ce qu'il achète ; tandis qu'il n'en est pas ainsi du cultivateur qui achète d'un commerçant.

M. R. L. BORDEN : Comment cela ?

M. FISHER : Il y a, dans le premier cas, cent chances contre une que l'acheteur habite dans le voisinage du producteur auquel il s'adresse. Si toutefois il vient de loin, c'est qu'il connaît la personne et sait dans quelles conditions les graines qu'il achète ont été cultivées, par la réputation que le cultivateur se sera faite de n'avoir que de la graine nette et pure. Il est difficile d'imaginer qu'un cultivateur, ne connaissant rien des terres ni de la personne, viendrait de loin chez celle-ci pour y acheter certaine graine dont il a besoin.

M. SPROULE : C'est cependant ce qui arrive mainte et mainte fois.

M. FISHER : Je ne le crois pas.

M. SPROULE : Vous niez cela !

M. FISHER : Certainement.

M. SPROULE : J'affirme au ministre que j'ai vu des gens faire soixante milles pour aller chercher de la graine de trèfle ou autre dans une localité où il s'en récolte beaucoup et s'informer ici et là où ils pourraient bien en acheter. J'en ai vu partir ainsi voyage sur voyage.

M. FISHER : Et pourquoi ? Parce que...

M. SPROULE : Parce que le lieu était réputé en produire beaucoup.

M. FISHER : Et parce que l'acheteur voulait avoir des graines de ce cultivateur, connu pour en récolter.

M. SPROULE : Pas du tout. J'ai vu dans un hôtel un individu demander d'une manière générale où il pourrait acheter de la graine. J'ai vu cela mainte et mainte fois, et j'ai moi-même eu occasion de donner pareils renseignements à un acheteur, qui ne connaissait rien des terres où je l'envoyais.

M. FISHER : En pareil cas, l'acheteur pourra invoquer les dispositions de cette loi: l'exception qu'elle fait n'a lieu que si l'acheteur le veut bien. Je ne saurais croire, pour ma part, que des gens consentiraient délibérément, comme le dit mon honorable ami, à rendre leurs achats moins sûrs, lorsqu'ils ont le droit d'exiger du vendeur que les graines achetées leur soient vendues conformément aux termes de la loi.

Je tiens à ce que le comité comprenne bien la portée de cet article. L'exemption qu'il prononce n'a pas le caractère général qu'on lui prête ; elle est, au contraire, très limitée et n'a d'application qu'aux ventes faites chez le producteur même à une personne qui achète pour semer et non pour vendre, et encore dans le cas seulement où l'acheteur n'exige pas la remise du certificat prévu par la loi.

M. R. L. BORDEN : Ainsi donc, d'après le ministre, celui qui a acheté du producteur a plus de chance d'être bien servi que s'il achète du marchand ; je le veux bien, mais alors ne résulte-t-il pas des propres observations du ministre que le producteur connaît mieux ce qu'il vend que le simple marchand qui, lui, ignore absolument tout des conditions dans lesquelles ces graines ont été récoltées ? Pourquoi alors imposer une amende à celui qui fait simplement le trafic de graines au sujet desquelles il est bien peu renseigné, et n'en pas imposer à celui-là qui les produit et est présumé les bien connaître ? Voilà la difficulté que je vois.

M. FISHER : Sous l'empire de cet article, la vente devra se faire chez le cultivateur qui a récolté ces graines.

M. R. L. BORDEN : Et qui les connaît bien.

M. FISHER : Oui, et il les vend à un individu qui peut, s'il le veut, assujétir la vente aux prescriptions de la loi.

M. R. L. BORDEN : A coup sûr.

M. FISHER : S'il ne le fait pas, il est à présumer qu'il connaît suffisamment la qualité des graines qu'on lui vend. S'il a des doutes, eh bien ! la loi est là pour le protéger. Il n'a que faire d'exiger l'application de la loi s'il connaît son homme. La raison de cette exemption, c'est que le producteur, celui qui a récolté la graine, n'a pas généralement, comme le grènetier, le moyen de s'assurer de la qualité des graines qu'il vend. Le grènetier, au contraire, de par le fait de son commerce, est censé devoir livrer une marcahndise pure et a les machines voulues pour les épurer. La loi a surtout en vue les petites ventes qui se font entre voisins.

Au reste, cette exemption n'a lieu que dans le cas d'un article de la loi ; elle n'autorise pas le cultivateur à marquer ses graines, comme étant de première qualité ; elle l'exempte simplement de les marquer du nom de certaines herbes nuisibles, pour la raison qu'il ne peut pas et n'est pas censé connaître les graines de mauvaise herbe, comme le peuvent les grènetiers. Le but de l'article est de permettre entre voisins ces ventes qui se font si communément dans toutes les parties du pays. Un cultivateur peut n'avoir pas, une année, de graine de

trèfle ou d'herbe, il peut avoir besoin d'un peu d'avoine, de blé ou d'orge pour ensemencer son champ, et on lui permet de s'adresser à son voisin. Ce sont des terres qu'il connaît, il est au fait des méthodes de culture de son voisin. et l'on peut supposer à bon droit qu'il est en état de juger assez bien de la qualité des graines qu'il achète. S'il préfère risquer de les acheter sans soumettre la vente aux dispositions de la loi, il le peut ; mais s'il tient à se protéger, il peut demander que la vente ait lieu dans les conditions prévues par la loi, et alors le vendeur est soumis aux restrictions et s'expose aux pénalités que la loi prescrit. Il vaut mieux, à ce qu'il me semble, que nous n'intervenions pas dans des transactions comme celles-là. Non seulement notre intervention n'est pas nécessaire, mais elle serait injuste et occasionnerait de graves inconvénients aux cultivateurs.

L'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) dit que c'est favoriser la vente des mauvaises graines ; je ne le crois pas. L'effet, dans tous les cas, en sera moins désastreux que si ces graines sortaient du magasin d'un grènetier ; elles ne se répandront pas sur un territoire bien considérable.

Mon honorable ami le député de Grey disait tantôt qu'à sa connaissance des gens avaient fait soixante milles pour acheter des graines. C'était aller assez loin ; mais il est à supposer que c'est à peu près la limite où cet article aura encore quelque effet. Le grainetier, lui, peut vendre à des gens habitant une autre province, à mille milles de chez lui. Personne ne sait si les graines qu'il vend seront employées sur les terres voisines ou très éloignées. L'acheteur n'a pas la moindre idée de la provenance des graines qu'il emporte chez lui. De fait, le marchand qui remplit une commande ne sait généralement pas lui-même d'où viennent les graines qu'il livre à son client.

Lors de sa première rédaction, ce paragraphe, je puis bien le dire, ne limitait pas l'exception qu'il prononce aux seuls cultivateurs vendant de la graine chez eux. On permettait à tout cultivateur généralement de vendre de la graine à un autre pour la semence. Il me semble avoir limité l'effet de cette exemption dans la mesure du possible et de façon à ne pas trop gêner les cutivateurs dans leurs opérations. Je ne vois pas jour à pouvoir céder davantage sur ce point.

Aux représentations que me faisait l'autre jour la députation des grainetiers qui m'était venu voir, j'ai répondu que j'aurais égard à leurs propositions, et tout ce que l'on m'a proposé, ç'a été de renverser l'effet du certificat ; en d'autres termes, d'assujétir la vente à l'opération de la loi dans tous les cas, excepté si le vendeur exige de l'acheteur le certificat prescrit. A entendre l'honorable député de Brantford, on pourrait penser que la députation a nettement demandé l'élimination pure et simple de ce paragraphe. On a bien dit qu'on serait content de le voir retrancher; mais à la fin, toute réflexion faite, on ne demandait plus, comme je l'ai dit, que de renverser les termes de l'article. Je ne vois pas qu'il me soit possible d'aller jusque-là, et je demanderai au comité de laisser passer l'article tel qu'il est.

M. WARD : Est-ce l'intention du ministre d'achever la discussion du projet aujourd'hui même ? Je demande cela, parce que, tout dernièrement, j'envoyais un exemplaire de ce projet à un grainetier marquant de mon comté qui m'en avait prié. Il se proposait de me faire connaître ses objections et les modifications qu'il jugerait utile d'y apporter. Au cours d'une conversation que j'ai eue avec lui, il m'a énuméré nombre d'objections qui sont en partie celles que mon honorable ami de Brantford a énoncées cet après-midi devant le comité. Je prierais en conséquence l'honorable ministre de bien vouloir différer le vote du projet et de me fournir ainsi l'occasion, avant que le comité en achève l'examen de faire connaître les vues de mes commettants, sinon au comité même, du moins au ministre.

M. FISHER : Je ne cherche pas à presser indûment les choses, mais je ferai remarquer à mon honorable ami que ce projet de loi est déjà devant la Chambre depuis près d'un mois ; qu'une bonne partie du projet a déjà occupé l'attention du comité et est adoptée depuis trois semaines ; que la députation a eu tout le temps voulu pour le bien étudier, et qu'en toute probabilité, la personne à laquelle mon honorable ami fait allusion ne nous fera rien savoir de nouveau qui ne m'ait déjà été exposé par la députation de grainetiers ou par d'autres de leur part. De crainte de manquer de courtoisie, je n'insisterai pas ; mais je prie mon honorable ami d'avoir égard à ce que je viens de dire. En même temps, je voudrais continuer cet après-midi l'étude du projet et proposer certaines modificatious auxquelles j'accède. Il est bien possible qu'elles donnent entière satisfaction aux commettants de mon honorable ami. J'ignore, il va sans dire, quelles sont ces vues ou ce qu'il peut avoir à proposer ; mais je puis assurer le comité d'une chose, c'est que le sujet a été débattu depuis déjà près de deux ans, que les grainetiers, en corps ou individuellement, ont paru devant moi, ont écrit à des députés, ont fait entendre leurs représentations de mille manières, et qu'aujourd'hui, j'ai considérablement modifié la mesure, de façon à rencontrer, si possible, toutes les objections. Je crois y avoir réussi en grande partie. Nombre de commerçants m'ont assuré privément qu'ils étaient prêts à conformer leurs transactions à la loi telle que faite, avec les modifications que je vais proposer.

Ces explications données, je veux bien consentir à attendre encore, si, de con côté, mon honorable ami ne demande pas un délai trop long.

M. WARD : Je ne demande qu'un jour de plus ; et, alors, si mes objections ne sont pas prêtes, je ne retarderai pas plus longtemps l'adoption de la loi.

M. BARR : Cette mesure affecte deux catégories de citoyens : les cultivateurs et les grènetiers ; ces derniers, en grand nombre, ont vu le ministre et lui ont fait savoir leur avis. Il n'en est pas de même des cultivateurs ; aussi, on ne les oublie pas aujourd'hui. Je regrette que l'honorable ministre n'ait pas jugé à propos de renvoyer toute l'affaire à la commission de l'agriculture, comme le lui demandait l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt). Cette commission est en situation de comprendre les véritables intérêts du cultivateur, intérêts beaucoup plus importants que ceux des grènetiers, puisqu'il y a des fois plus de cultivateurs que de grènetiers. Si presque tous les grènetiers du Canada ont fait entendre leurs doléances, nous ne savons guère ce que pensent les cultivateurs, et ceux de cette Chambre qui appartiennent à cette catégorie de citoyens ne paraissent pas avoir profité de leur situation pour veiller aux intérêts de leurs commettants avec autant de soin qu'ils l'auraient dû.

L'article 2, tel que rédigé, constitue pour les classes agricoles une garantie à laquelle, je l'espère, on ne touchera pas. Je sais que les grènetiers emploient le vert et le sec pour faire modifier cette disposition et rejeter aussi leur responsabilité sur les épaules des cultivateurs. En ce qui regarde la province d'Ontario, les agriculteurs y peuvent bien se passser d'une pareille loi, qui n'offre pour eux aucun intérêt. Il en est autrement au Manitoba et dans quelques autres provinces : on y a sans doute de meilleures raisons de désirer l'adoption de cette mesure ; mais ce que je veux faire comprendre au ministre, c'est que nul changement ne doit être fait à cet article et qu'il soit permis aux cultivateurs de continuer à se vendre des graines de semence les uns aux autres sans avoir à passer par les formalités prescrites dans cette loi, excepté de leur consentement.

Si vous changez cet article, qu'en résultera-t-il ? Un cultivateur ignorant des prescriptions de cette loi donnera à l'acheteur un certificat et s'exposera ainsi à payer de lourds dommages-intérêts.

Je compte sur la fermeté du ministre à cet égard, et je crois que, par intérêt pour les cultivateurs, ce projet devrait être renvoyé à la commission de l'agriculture.

Nos cultivateurs, on devrait se le rappeler, ne sont pas en état d'envoyer des députations auprès du ministre ou même de comprendre la loi que l'on propose et de renseigner leurs représentants comme ils le devraient. On a prétendu que les cultivateurs devraient être placés sur le même pied que les autres : ce n'est pas mon avis. Quand un cultivateur veut acheter des graines d'un autre, il est en meilleure position de juger de la qualité de ces graines en jetant les yeux sur le champ pendant que la récolte est encore debout qu'il ne le serait s'il avait à en faire la vérification. Même les acheteurs qui viennent de loin ont encore cet avantage qu'ils peuvent s'enquérir auprès des autres cultivateurs s'il n'y avait pas des herbes nuisibles sur les terres d'où provient le grain de semence qu'ils achètent. Il leur est donc toujours possible de mieux connaître la graine qu'ils achètent ainsi que s'ils allaient dans un magasin.

M. OSLER : Si je comprends bien, la loi a pour but, n'est-ce pas, de protéger l'acheteur ?

M. FISHER : Oui.

M. OSLER : Je n'entends pas entrer dans les détails du projet de loi, attendu que d'autres le peuvent faire mieux que moi. Il me paraît toutefois que l'article 2 infirme singulièrement l'attitude prise par le ministre. L'objet de l'article 2 est évidemment de protéger l'acheteur ; mais le cultivateur qui a récolté la graine doit en connaître un peu plus long sur ses qualités que celui qui vient la lui demander, et c'est ce dernier que vous voulez protéger. Un cultivateur peut être grand commerçant de graines, en faire à la vérité le commerce en gros, et cependant vous rejetez toute la responsabilité sur l'acheteur, en quelle que petite quantité qu'il achète.

Le fait que le vendeur a droit de se faire donner par l'acheteur un écrit certifiant qu'il vend la graine sous l'empire des dispositions du présent bill implique, de sa part, la connaissance de ces dispositions.

M. FISHER : Le vendeur n'est ici protégé que dans certaines circonstances et conditions et elles sont tellement différentes de celles qui s'appliquent aux autres articles du bill, que je crois que l'article devrait être modifié. Si l'acheteur a des doutes, il peut acheter sous l'empire des dispositions de la loi, sans quoi il n'y a pas de vente.

M. OSLER : Le vendeur peut faire cela. Mais c'est le vendeur qui est plutôt censé connaître la loi, et non le cultivateur qui achète.

M. FISHER : Cela peut arriver lorsque la graine a été récoltée dans les conditions que nous a décrites l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt). Mais cet article paraît avoir pour but de permettre les petites transactions qui se font ordinairement entre cultivateurs. En acceptant le changement que propose l'honorable député on s'expose à causer beaucoup d'ennuis.

Un cultivateur qui aurait une vengeance à exercer contre un voisin pourrait l'induire à violer la loi sans le savoir. Dans l'état actuel du bill l'acheteur peut se protéger s'il le désire, mais s'il est assez sûr de la transaction, il court le risque. Je n'aimerais pas à changer cet article.

M. BLAIN : Le ministre peut-il nous dire quelle est la proportion des ventes qui se font entre cultivateurs, comparées à celles qui ont lieu entre cultivateurs et marchands de graines ? On m'informe que les neuf dixièmes de ces ventes, au Canada, se font entre cultivateurs, soit directement, soit par l'entremise du marchand de la localité. Ce renseignement serait très utile et aiderait à la discussion du bill si le ministre pouvait nous le fournir.

M. FISHER : Je n'ai aucun renseignement sur ce point. Les transactions que vise cet article sont si diverses et d'une nature si locale, que je ne crois pas qu'il soit possible de se procurer cette statistique. Il arrive, par exemple, qu'un cultivateur possède une récolte d'avoine qui offre une meilleure apparence que celle de son voisin. Ce dernier offre de lui en acheter quelques boisseaux, croyant que la graine sera meilleure. C'est ce genre de transaction qui est visé par cet article. Mais je n'ai aucune donnée indiquant la proportion entre ces transactions et celles qui se font entre les cultivateurs et les marchands de graines.

M. COCKSHUTT : Le ministre dit que le cultivateur qui achète d'un autre cultivateur sait ce qu'il fait. Mais même dans ce cas, il ne sait pas ce que contient la graine qu'il achète. Même avec des lunettes ordinaires, il est impossible de dire exactement la qualité d'un paquet de graines—il faut souvent avoir recours à un verre grossissant très puissant. Même en supposant qu'un cultivateur achète les yeux ouverts, comme dit le ministre, cela n'affecte pas la question, puisqu'il ne peut pas savoir ce qu'il y a dans ce qu'il achète.

Maintenant, on me permettra de répondre quelques mots à ce que vient de dire l'honorable député de Dufferin (M. Barr) dont je respecte beaucoup les opinions. Je dirai en passant, que j'ai vu avec plaisir les honorables membres de la droite, prendre note de ses paroles. Nos honorables adversaires ont pu constater que les membres de la gauche jouissent d'une grande liberté d'opinion et j'espère qu'il se montreront également indépendants et ne craindront pas de dire ce qu'ils pensent. S'ils le font, je suis certain que pluiseurs d'entre eux appuieront ma proposition, car je sais qu'il n'ont pas confiance dans ce bill. Je suis porté à croire que le ministre n'a pas rapporté tout ce qui a été dit par la députation qu'il a reçue.

M. FISHER : Je n'ai parlé que de ce qui se rapporte à l'article que nous discutons, j'ai réservé les autres points pour plus tard.

M. COCKSHUTT : Je crois même qu'il n'a pas tout dit ce qui se rapoprte au point qui nous occupe en ce moment. Un des plus grands marchands de graines du Canada, qui faisait partie de la députation m'informe que le ministre lui avait laissé entendre qu'il renverserait l'ordre de la procédure indiquée dans cet article. Il est retourné chez lui avec la conviction que l'article serait modifié de manière à dire tout le contraire. Je puis communiquer le nom de ce marchand au ministre, s'il le désire, mais je n'aimerais pas à le rendre public. Les commerçants demandent tout le contraire de ce que dit cet article, s'il n'y a pas moyen de le retrancher complètement. Tout le monde est intéressé à ce qu'il ne soit pas adopté tel qu'il est. Tout ce qui a été dit jusqu'à présent n'a pas modifié mon opinion sur ce point.

J'arrive maintenant aux remarques de l'honorable député de Dufferin. En donnant son approbation à cette partie du bill, il ne semble avoir saisi que le côté extérieur de la question. Les neuf dixièmes des grains de semence produits dans Ontario sont destinés à l'exportation. L'honorable député (M. Barr) veut qu'un cultivateur puisse vendre à un autre cultivateur. Mais les cultivateurs ne peuvent pas vendre plus que le dixième de ce qu'ils récoltent. Que fera-t-on des neuf autres dixièmes ? Le cultivateur les exportera-t-il ? Est-il en mesure de les exporter ou même de les expédier au Manitoba et dans les territoires du Nord-Ouest ? Ces neuf dixièmes tomberont nécessairement entre les mains des commerçants qui sont au courant des moyens de transport, des taux d'assurance et qui, en un mot, connaissent tous les secrets du métier. Ils ont des agents par tout le pays. Cette récolte ira toujours aux commerçants de graines de semence, ou Ontario devra cesser d'en produire.

Si cet article est maintenu, les commerçants ne pourront pas acheter autant qu'auparavant, et les cultivateurs resteront avec une partie de leur récolte sur les bras. Les cultivateurs ne peuvent pas se vendre leurs grains de semence entre eux, car ils n'en auraient pas l'emploi. Si l'honorable député de Dufferin veut bien étudier la question il verra qu'il est de l'intérêt du producteur et du marchand que cette récolte soit écoulée. Je maintiens que les rôles devraient être intervertis. Un cultivateur serait gêné de demander un écrit à son voisin, et s'il ne le demande pas expressément, il ne l'obtiendra pas.

Si le ministre veut intervertir les rôles, et décréter que le vendeur sera obligé de donner un écrit, à moins de stipuler expressément qu'il n'en donnera pas, l'article serait beaucoup plus acceptable. L'article tel que rédigé met tout le fardeau sur l'acheteur. S'il veut un certificat, il est obligé de le demander au vendeur. Un cultivateur ne peut pas faire cela et ne le fera pas.

Je citerai un passage du rapport de la commission de l'agriculture d'Angleterre qui a fait entendre des témoins et discuté cette question à fond. Sur ce point, en particulier, le rapport dit :

Les cultivateurs se vendent aussi, entre eux, une grande quantité de graines de semence. Les cultivateurs n'ayant pas les appareils spéciaux dont se servent les marchands réguliers, ne peuvent pas épurer et vanner la graine

convenablement, mais il est admis que le prix auquel cette graine est vendue, correspond assez exactement à la valeur de la marchandise.

Cela veut dire que la graine est vendue à meilleur marché, parce que le cultivateur ne peut pas l'épurer aussi bien que le commerçant. C'est une preuve qu'il vaut mieux que la graine passe par les mains du marchand. Parlant de l'épurage des grains j'ai dit—plusieurs députés qui n'étaient pas présents ignorent peut-être les renseignements plus complets qui ont été fournis par la députation—, qu'il y a certaines graines de mauvaise herbe qu'aucun appareil ne peut éliminer complètement. Je n'en ai cité qu'une ou deux espèces, l'autre jour, mais les experts, en la présence du ministre, ont prétendu qu'il y en a douze ou treize. Le ministre prétend qu'on peut se procurer un appareil complet, pour l'épurage des graines moyennant $800, et qu'environ quinze établissements au Canada en sont pourvus. Mais un des marchands présents a répondu qu'il y a deux ans il avait acheté un de ces appareils et qu'il avait dû dépenser $2,500 pour le perfectionner. Un autre commerçant à déclaré que son appareil d'épurage lui coûtait $800. La différence est grande entre $800 et $8,000. Les producteurs ou cultivateurs ne peuvent pas faire les dépenses nécessaires pour épurer les graines aussi bien que les marchands.

Il y a un autre point auquel le ministre n'a pas touché. J'ai fait observer que dans cet article rien n'empêche un cultivateur de vendre le grain de ses voisins, aussi bien que le sien. Il est bien connu que certains cultivateurs vendent des graines qu'ils n'ont pas récoltées eux-mêmes. J'en connais quelques-uns dans mon comté.

M. FISHER : L'honorable député remarquera que les cultivateurs qui agissent ainsi ne peuvent pas bénéficier de cette exception.

M. COCKSHUTT : Le ministre ne nous a pas donné d'explications sur ce sujet, et je ne vois rien dans l'article pour empêcher cette pratique. L'article dit " de la graine récoltée sur sa ferme ". Comment saura-t-on si ce cultivateur n'a vendu que son propre grain ? Personne ne peut dire si ce n'est pas du grain qu'il a pris chez son voisin.

M. FISHER : Le cultivateur lui-même doit le savoir, et alors, il ne peut pas bénéficier de cette exception.

M. COCKSHUTT : Quoi qu'il en soit, il est dit ici, en toutes lettres, qu'il ne peut vendre que les graines récoltées à sa propre ferme, pour l'ensemencement. Rien ne nous assure que ce cultivateur n'a pas dans sa grange d'autres graines que celles qu'il a récoltées lui-même.

Il y a encore une autre question à laquelle le ministre n'a pas répondu. Je lui ai demandé si, étant en même temps producteur et marchand, je pourrais vendre, à ma grange, des graines que je ne pourrais pas vendre à mon magasin. Je puis devenir producteur ; beaucoup de marchands de graines sont aussi des producteurs—presque tous ont des fermes où ils produisent des graines—, et je voudrais savoir si, d'après les dispositions de ce bill, un marchand qui est en même temps producteur, pourrait vendre à sa grange des graines qu'il ne pourrait pas vendre à son magasin. Je serais porté à répondre affirmativement. Il devient cultivateur et il peut vendre à sa ferme des graines qu'il sait être moins pures que celles qu'il vend à son magasin, puisque d'après le bill il est considéré comme cultivateur et comme commerçant. Voilà un point important que le ministre a laissé dans l'ombre, et les marchands seront peut-être obligés d'écouler leurs produits à la ferme même, et non à leur magasin.

J'ai encore quelques mots à dire de la marque des paquets. D'après cet article, le marchand est obligé d'indiquer sur le paquet toutes les impuretés que sa graine contient. Cela n'est pas juste. Comme il ne peut pas courir de risque, il devra marquer son paquet comme suit : Ce paquet contient de la graine de mil, ou de trèfle, et il peut contenir aussi de la graine des vingt-cinq mauvaises herbes mentionnées dans le bill. Pour être sûrement à l'abri, il devra les mentionner toutes, car il ne sait pas lui-même ce que sa graine contient. En examinant un paquet on peut constater que le dessus est de bonne qualité, à quelques pouces plus bas, on peut trouver de la graine de dix mauvaises herbes, dont la présence n'avait pas été constatée d'abord. La nature et la proportion des mauvaises graines peuvent varier d'un paquet à l'autre, car par le vannage, les plus légères s'amoncellent au sommet. Le premier échantillon peut être parfaitement pur et le deuxième peut contenir de la graine de dix espèces de mauvaises herbes. Cela peut fort bien arriver, et d'après ce que je connais du commerce des graines, cela arrive.

L'étiquetage des paquets causera des torts considérables. Tous les paquets, à l'exception de ceux portant la marque n° 1, devront être étiquetés. Or la graine n° 1, au sens du présent bill, ne peut être produite en ce pays qu'en très petite quantité, et tous les producteurs et marchands seront obligés de mentionner sur les paquets toutes les impuretés qu'ils contiendront. Il est impossible de faire du commerce dans ces conditions. Ces conditions sont injustes.

Le marchand ordinaire ne fait connaître que les bonnes qualités de sa marchandise. Le mercier qui vend un morceau d'étoffe à une femme n'en fait ressortir que les qualités, il lui affirme que l'étoffe ne perdra pas sa couleur au lavage. Si, quand la robe est faite, l'étoffe vient à changer, l'acheteur peut recouvrer des dommages-intérêts du vendeur,absolument comme on en peut recouvrer actuellement du marchand de graines, sans que nous ayons besoin des dispositions du présent bill. Il n'est pas juste d'obliger un

marchand à afficher extérieurement toutes les imperfections de sa marchandise. Comment pourra-t-on vendre ces graines, dans de pareilles conditions. Je ne compare pas le ministre à un maquillon, mais s'il était obligé d'afficher publiquement tous les défauts d'un cheval qu'il aurait à vendre, il trouverait difficilement un acquéreur à un prix raisonnable. De même si le marchand est obligé d'imprimer sur un paquet de graines toutes les impuretés qu'il contient, il ne pourra jamais le vendre à sa juste valeur.

M. BARR : J'ai adressé autant d'exemplaires de ce bill que j'ai pu m'en procurer, aux marchands de graines et aux cultivateurs de mon comté. J'ai reçu plusieurs lettres des cultivateurs ; ils sont d'opinion qu'ils peuvent parfaitement se tirer d'affaires sans ce bill, bien que l'esprit en soit excellent. Ils ne veulent pas qu'on touche à leur privilège de vendre à leurs voisins, s'ils le désirent. J'aimerais à savoir si un membre de cette Chambre a reçu une seule lettre d'un cultivateur, disant que cet article n'est pas dans l'intérêt des cultivateurs. Je suis d'avis que les intérêts des cultivateurs doivent être jalousement sauvegardés. Je n'accorde pas beaucoup d'importance à la citation que nous a lue l'honorable député ; la même chose a été mainte fois répétée. Je n'admets pas non plus qu'un aussi grand nombre de marchand de graines soient, en même temps, des cultivateurs. Ceux qui le sont pourront se prévaloir des dispositions du bill et jouir des mêmes avantages que les cultivateurs. Ce n'est donc pas une loi d'exception en faveur d'une classe de la société, et nous ne faisons que notre devoir en protégeant la classe agricole.

M. SPROULE : A l'exemple de l'honorable député de Dufferin, j'ai communiqué ce bill a trois marchands de graines de mon comté, des marchands qui vendent de 20,000 à 30,000 boisseaux de graines par année. Après l'avoir soigneusement examiné, ils ne croient pas qu'ils pourront continuer leur commerce, en se conformant à ses dispositions. Ils admettent que s'il était possible de le mettre à exécution, ce serait une bonne chose, et qu'il est important d'avoir des graines de semence aussi pures que possible. L'un d'eux m'a répondu que pour sa part, il renoncerait à son commerce. Si ces trois marchands qui expédient chargement sur chargement et qui achètent toutes leurs graines des cultivateurs du district renoncent à leur commerce, les cultivateurs resteront avec leur grain sur les bras, et s'ils ne trouvent pas à l'écouler, ce sont eux qui auront à en souffrir. Les cultivateurs de la localité où j'habite vendent tous les ans de $100 à $800 et $900 de graines de semence récoltées sur leurs fermes. Si ces graines ne sont pas achetées par les commerçants des villes voisines, ils auront beaucoup plus de difficultés à trouver des acheteurs ailleurs.

En réponse à une prétention émise par l'honorable ministre de l'Agriculture, je vais expliquer comment s'achète une bonne partie de ces graines de semence. Certains acheteurs vont avec des voitures jusqu'à quarante, cinquante et soixante milles pour acheter des graines. Dans une seule journée, j'ai vu trois, quatre et même cinq voitures parties des environ de Guelph, venir acheter des graines. Ces acheteurs se rendent au domicile des cultivateurs. Ils achètent quelques fois deux ou trois chargements de voiture du même cultivateur. Il est vrai qu'ils prennent des renseignements et se font indiquer les endroits où ils pourront se procurer de la graine, mais ils ne connaissent rien, ou presque rien, de la graine qui est récoltée sur une ferme, pas plus d'ailleurs que le commerçant de la localité, et ils ne seraient pas plus avancés s'ils achetaient de ce dernier, au lieu d'acheter directement des cultivateurs. Quand le ministre vient nous dire que le cultivateur qui achète d'un autre cultivateur sait ce qu'il fait, qu'il a les yeux ouverts, qu'il n'agit pas à l'aveugle, je prétends que les faits ne lui donnent pas raison. C'est là une des incertitudes dans lesquelles je suis au sujet de ce bill.

Mais j'ai surtout demandé la parole pour appuyer la proposition de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt), car je la considère très opportune, bien qu'elle vienne un peu tard. Le bill devrait être renvoyé à la commission de l'agriculture, et les intéressés, les cultivateurs et les marchandes, pourraient être invités à se présenter et à donner leurs raisons.

Je suis d'opinion qu'une loi comme celle-là serait une excellente chose, et je voudrais la voir adoptée, si elle peut être applicable ; mais je n'ai rien devant moi pour me faire croire qu'elle pourra être appliquée, et l'on comprend le dilemne dans lequel je me trouve, car après avoir consacré tant de temps et de travail à l'étude de ce bill, nous ne savons pas encore si le projet pourra être mis à exécution. Si nous réussissons à le rendre praticable, je considérerai que nous n'avons pas travaillé en vain.

M. OSLER : J'aimerais à savoir du ministre si en Angleterre ou aux Etats-Unis, il existe quelque loi semblable, ou à peu près semblable.

M. FISHER : Il n'existe pas de loi de cette nature en Angleterre. Le député de Brantford (M. Cockshutt) a parlé d'un rapport du comité de l'agriculture anglais sur cette question. Ce rapport est vieux de cinq ans et la question de l'analyse des graines, des travaux de laboratoire et de législation relative à la vente des graines de semence a fait beaucoup de progrès depuis. Ce rapport provient de l'idée qu'on avait d'abord eus en Angleterre d'adopter une loi ayant pour objet d'obliger le vendeur à garantir la pureté des graines qu'il vendait, et le rapport conclut à l'impos-

sibilité d'une loi basée sur le principe de la garantie. Ce n'est pas ce que nous voulons ici. Des lois basées sur ce système existent dans plusieurs pays du continent européen et fonctionnent assez bien. Mais après en avoir observé le fonctionnement dans ces pays, nous avons acquis la conviction qu'une pareille loi ne conviendrait ni à nos habitudes commerciales, ni au génie de notre population, et il y a tout lieu de croire que le comité de l'agriculture en Angleterre a pensé comme nous.

M. OSLER : Existe-t-il des précédents aux Etats-Unis ?

M. FISHER : L'état du Maine possède une loi semblable à celle-ci. Je crois que le régime de la garantie a aussi été discuté aux Etats-Unis, mais il n'a pas été adopté encore, et on n'a rien fait dans le sens du projet actuel. Depuis quelques années, aux Etats-Unis, on a établi beaucoup de laboratoires où se fait l'analyse des graines de semence, et je crois que cette réforme est maintenant assez avancée pour offrir une protection efficace aux cultivateurs.

Une loi de garantie ne serait possible au Canada que si nous avions, pour l'analyse des graines, un système de laboratoires parfaitement organisé. et bien que nous en ayons un qui fonctionne assez bien, je ne voudrais pas recommander l'adoption d'une loi de garantie au Canada. Mais avec les rapides progrès de la science, je ne doute pas que nous y arriverons bientôt.

L'honorable député de Grey-sud (M. Sproule) approuve le principe du bill, et sa seule hésitation provient de la difficulté d'appliquer la loi, et ses craintes sont surtout basées sur le témoignage de certains vendeurs de graines qui seront forcés de renoncer à leur commerce si le bill est adopté. Or, j'ai reçu, l'autre jour, une députation de marchands de graines. On invoqua le même argument, appuyé sur de nombreux échantillons. Un marchand me fit voir un échantillon de graines que ce bill, prétendait-il, ne lui permettrait pas de vendre. Il se rendit au laboratoire et fit analyser cet échantillon que la loi, disait-il, ne lui permettait pas de vendre. Il en avait d'autres dont il disait qu'il ne voudrait seulement pas les offrir en vente, pour ne pas perdre sa réputation. Après les épreuves du laboratoire, il fut constaté que le bill n'empêcherait la vente d'aucun de ces échantillons.

M. OSLER : Alors votre bill ne vaut rien.

M. FISHER : Si vous voulez le rendre plus sévère, j'en serai très heureux. Je l'ai fait aussi modéré que possible, par condescendence pour les marchands de graines qui ont protesté si vigoureusement. Si la Chambre est de cet avis, je puis rendre le bill plus sévère immédiatement.

M. BARR : Nous ne voulons pas cela.

M. FISHER : Je crois m'être tenu dans un juste milieu, et que le bill est aussi parfait qu'il est possible de l'être dans les circonstances actuelles.

Si la loi est adoptée, après quelques années d'expérience, nous pourrons la rendre plus sévère, de temps à autre. Je répète que dans l'intérêt de l'agriculture et dans l'intérêt de la cause de l'agriculture au Canada, ce bill devrait être rendu plus sévère. Mais ce n'est qu'un premier pas, et pour cette raison, je veux bien accepter le bill tel qu'il est, pour en faire l'expérience, sauf à le rendre plus parfait, à mesure que la situation s'améliorera.

Je reviens à ce que je disais ; ces marchands s'alarment plus que de raison des conséquences de cette loi. Ils avaient apporté avec eux des échantillons de graines d'herbe et de trèfle et s'imaginaient que la nouvelle loi les empêcherait de les vendre. Ils avouent eux-mêmes que ces échantillons n'étaient pas très bons, et les avaient apportés exprès. Cependant, après analyse, il a été constaté que la moitié de ces échantillons pouvait être vendue comme n° 1, et que tous pouvaient l'être aux termes de la nouvelle loi. Un seul échantillon a été rejeté, mais il ne contenait que de la criblure. Toutes les prétentions émises au nom des marchands de graines sont loin d'être confirmées par les faits.

M. SPROULE : Si le bill permet de tout vendre, excepté la criblure, quel est son utilité ?

M. FISHER : Ne ferait-il que cela que je serais encore heureux de mettre fin à la vente des criblures en ce pays. Si à l'heure qu'il est nos cultivateurs sont exposés à acheter des criblures et si les marchands leur en vendent, nous devons adopter une loi pour empêcher cela, et sur ce point, je ne crains pas d'en appeler à la Chambre et au pays. Bien que le bill n'aille pas aussi loin que je l'aurais désiré, il va aussi loin que le permettent les conditions actuelles de ce commerce, sans lui imposer des restrictions et d'obligations trop onéreuses.

Par considération pour la nombreuse corporation de marchands honnêtes et respectables qui gagnent leur vie au moyen de cette industrie et qui continueront à la gagner en se conformant aux dispositions de la nouvelle loi, je consens à accepter le bill dans sa forme modérée, et de m'en rapporter à l'avenir pour rendre la loi plus sévère. Mais je ne puis pas consentir à laisser écourter le bill au point de le rendre absolument inutile, tant en prétendant rendre service à la cause de l'agriculture en ce pays. Si j'acceptais les propositions de l'honorable député de Brantford et de quelques autres députés trop craintifs, le bill en serait tout défiguré. Je suis le ministre responsable de cette législation et c'est à moi qu'incombe la responsabilité de la faire adopter par le Parlement, et je ne puis pas accepter d'autres modifications que les amendements dont j'ai donné avis, et que je me propose de faire. Je considère comme l'honorable dé-

puté de Dufferin (M. Barr) que cet article est essentiellement dans l'intérêt des cultivateurs et je demande au comité de le voter sans amendement.

M. W. D. STAPLES (Macdonald) : Nouveau venu dans cette Chambre, je n'aurais pas l'intention de prendre la parole sur ce bill ; je me suis contenté, jusqu'à présent, de suivre la discussion de part et d'autre, avec beaucoup d'intérêt, mais quelqu'un m'ayant fait la remarque que les cultivateurs qui siégent ici ne semblent pas porter à ce projet de loi tout l'intérêt qu'il mérite, je me suis dit qu'il était peut-être de mon devoir, à titre de cultivateur, de prendre part à la discussion. J'ai observé au cours du débat, qu'ici comme dans les réunions moins importantes, nous sommes en présence de deux catégories de cultivateurs, les cultivateurs théoriques et les cultivateurs pratiques. Si l'honorable ministre de l'Agriculture est réellement le cultivateur pratique que le parti libéral nous a toujours dit, surtout durant la dernière campagne électorale, il admettra avec moi qu'il est toujours facile de faire de l'agriculture en théorie, mais que c'est une tout autre affaire d'appliquer ces théories.

Je parle en ce moment, comme un cultivateur pratique ou mieux, si on me passe l'expression, comme un simple cultivateur ordinaire, comme on en voit tous les jours. J'ai l'honneur de représenter un des districts agricoles les plus vastes et les plus prospères du Manitoba ; je crois même qu'il est le plus vaste et le plus prospère de tous.

Un DEPUTE : Oh ! non.

M. STAPLES : Mon honorable ami dit : " Non ", mais il ne faut pas oublier qu'il représente aussi un comté agricole du Manitoba. Non seulement j'ai l'honneur de représenter cette vaste division électorale, mais j'ai aussi obtenu la plus forte majorité de tous les représentants de cette province, à l'exception de l'honorable ministre de l'Intérieur (M. Sifton). Je ne veux pas examiner en ce moment les moyens dont il s'est servi pour obtenir une aussi forte majorité. Je me contenterai de dire que si on ne s'était pas livré à la basse et méprisable besogne de défranchiser une partie des électeurs de Macdonald au moyen d'un simple trait de plume, ma majorité aurait dépassé celle de l'honorable ministre de l'Intérieur.

Si ce bill est adopté, aurons-nous dans nos statuts quelque sauvegarde que nous n'avons pas à présent ? Je me permettrai de dire à l'honorable ministre de l'Agriculture que pour ce qui concerne le Manitoba, du moins, ce bill ne nous donnera rien de plus. Nous avons dans cette province une loi concernant les mauvaises herbes qui est plus raide—pour me servir de la jolie expression du ministre,—que le bill que nous discutons en ce moment. Comme preuve, je citerai un ou deux articles de cette loi. Pour ce qui concerne le Manitoba, toute cette discussion, me paraît une perte de temps. Les articles 22 et 23 de la loi du Manitoba, relative aux mauvaises herbes, se lisent comme suit :

Tout inspecteur peut, à toute heure du jour, pénétrer dans tout magasin, boutique, entrepôt, moulin, élévateur ou autres locaux occupés par une personne qui vend des céréales, des herbes ou autres grains, dans un but d'ensemencement ou d'alimentation et examiner lesdits grains ou céréales pour s'assurer s'ils contiennent des graines de mauvaises herbes; il peut aussi prendre et emporter un échantillon desdits céréales, herbes ou grains s'il croit que cela est nécessaire pour établir qu'ils contiennent des graines de mauvaises herbes.

Et l'article 23 :

Toute personne qui vend pour l'alimentation ou l'ensemencement des céréales, herbes ou autres grains contenant des graines de mauvaises herbes est passible d'une amende qui ne sera pas moindre de dix dollars et ne devra pas dépasser cent dollars et le magistrat peut ordonner que les céréales, herbes ou grains vendus en violation des dispositions du présent article soient détruits.

Je considère que cette loi accorde aux marchands de grains et aux cultivateurs toute la protection nécessaire et je ne vois pas que nous puissions en faire une meilleure. Je dois admettre, néanmoins, que pendant tout le cours du débat le ministre a traité la province du Manitoba, comme une quantité négligeable dont il n'y a pas à tenir compte.

Sous le rapport des institutions agricoles et du recueillement des statistiques, le Manitoba est à la hauteur des autres provinces et les deux articles que je viens de citer prouvent que sur la question de la suppression des mauvaises herbes, elle n'est pas en arrière.

En dépit de cette loi, les cultivateurs du Manitoba sont loin de recevoir du ministère de l'Agriculture à Ottawa l'aide et la protection qu'ils sont en droit d'en attendre.

Il nous faudrait trouver un moyer de pouvoir fournir, non seulement aux marchands, mais à tous les cultivateurs des graines de semence épurées, saines et de bonne qualités, et je ne vois pas de meilleure manière d'y arriver que d'adopter la proposition de l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) et de soumettre toute la question à une commission d'agriculteurs. Je considère que c'est le plus sûr moyen d'arriver à une entente, et il ne faudrait pas une bien grande salle pour contenir les cultivateurs de cette Chambre, puisque nous ne sommes que vingt-quatre, bien que les trois quarts de la population du Canada soient des cultivateurs et que la classe agricole paie les trois quarts des impôts de ce pays—la proportion n'est guère équitable—, et je suis convaincu que si les cultivateurs et les marchands de graines pouvaient se rencontrer pour discuter la question, nous arriverions à une solution.

Mettons-nous à l'œuvre et voyons si, avec le concours du ministre de l'Agriculture, nous ne pouvons pas trouver un moyen facile et pratique de mettre de la bonne graine pure

pure à la portée et des cultivateurs et des marchands.

Je ne doute pas que cela soit possible, si nous adoptons la ligne de conduite tracée par un honorable ministre qui a cru bien faire pour son parti en venant prononcer une couple de discours dans l'Ouest, pendant la dernière campagne électorale—je veux parler de l'honorable ministre du Commerce (sir Richard Cartwright).

Sans accepter tout ce qu'il a dit, je tiens toujours à être juste, et je reconnais qu'il a donné des conseils qui, s'ils étaient appliqués à cette question des graines, ne pourraient qu'avoir des résultats avantageux. Il a dit qu'à son avis il était temps d'avoir, dans tout le Canada, de petites fermes modèles. Ces nombreuses petites fermes modèles, sous la direction du ministre de l'Agriculture, pourraient être pourvues, à peu de frais, de l'outillage nécessaire pour atteindre le but que le ministre dit avoir en vue en présentant ce projet de loi.

Je ne vois pas que la classe agricole puisse avoir de grandes objections au bill, tel qu'il est, mais il ne va pas assez loin et il ne fait pas peser la responsabilité là où elle devrait peser. C'est le ministère de l'Agriculture qui devrait être responsable de l'approvisionnement de graines de bonne qualité. Je suis convaincu que si les cultivateurs de cette Chambre se réunissaient en comité, ils réussiraient, avec les bons offices du ministre de l'Agriculture, à élaborer et mettre à exécution un plan facile et pratique pour mettre à la portée des cultivateurs et des commerçants des graines de semence bien épurées et de bonne qualité, comme nous devrions en avoir.

M. M. S. SCHELL (Oxford-sud) : Etant un cultivateur pratique, qui vit sur sa terre et qui s'occupe d'agriculture, j'ai naturellement porté un vif intérêt à cette question quand elle est venue en délibération il y a quelques jours, quand elle a été discutée par une nombreuse députation de marchands de graines, en présence du ministre, et pendant le long débat auquel elle vient de donner lieu. Durant tout ce débat j'ai entendu fort peu de critique sérieuse dirigée contre le bill lui-même. On a touché légèrement à certaines parties, comme celle, par exemple qui traite des amendes qui pourraient être imposées, mais je crois que le ministre a l'intention de modifier cet article. Quant à l'objet même du bill, je suis convaincu que plus on en étudie les dispositions, plus on reste convaincu qu'elles ne sont pas trop sévères. Au premier abord, on a pu croire que le projet était trop compliqué et donnait lieu à trop de subtilités légales pour être d'une application facile ; mais je crois qu'à l'heure qu'il est le bill est aussi précis et aussi facile d'interprétation qu'il était possible de le rendre. Je répète que les dispositions n'en sont pas trop sévères. Il y a trop de graines de mauvaise qualité dans le pays, et tout ce qui sera fait pour en prévenir la dissémination, rendra service à l'agriculture. J'ai accompagné l'autre jour la députation des marchands de grains qui ont exposé leurs raisons et plaidé leur cause avec beaucoup de chaleur ; et malgré tout, quand ces marchands en sont venus à examiner la question sérieusement et sans parti pris, je crois qu'ils se sont rendus compte eux-mêmes que le bill était raisonnable et ne nuirait pas à leur commerce. Ils paraissaient plus redouter les effets de ce bill au commencement de l'entrevue qu'à la fin, et si le bill est adopté tel qu'il est maintenant, je crois qu'ils n'auront pas lieu de s'en plaindre.

On a protesté contre la permission accordée aux cultivateurs de vendre à leurs voisins, en prétextant que cette graine ne serait pas propre à l'ensemencement. Cela n'est pas à craindre, car les cultivateurs des environs connaissent parfaitement la nature de leurs terres et les mauvaises herbes qui poussent sur chacune d'elles. Les cultivateurs désirent se procurer les meilleures graines possible et ils savent aussi bien que toutes les autres classes de la société, soigner leurs intérêts. Cette permission accordée à un cultivateur de vendre de la graine à un voisin, peut sembler un privilège, mais je ne crois pas qu'il en abuse.

Il a été expliqué que les neuf dixièmes des graines de semence produites au Canada étaient exportés. S'il en est ainsi, il est important d'avoir une loi pour réglementer la vente de cette graine exportée, ainsi que la vente du dixième qui reste dans le pays.

Parmi les députés de l'opposition qui ont pris part à cette discussion, j'ai remarqué que ceux qui sont ici depuis longtemps ont dit très peu de chose.

Ils reconnaissent que ce bill est raisonnable et la Chambre entière, il me semble, est d'avis d'adopter ce projet de loi préparé dans un esprit de modération et en vue de protéger les cultivateurs de ce pays, de respecter les droits des grainetiers, ce projet de loi qui, sans être aussi sévère qu'elle devrait l'être, favorisera grandement les exploitations agricoles.

M. FISHER : Le représentant de Macdonald (M. Staples) a fait allusion à la loi de la province du Manitoba. Je la connais et j'espère qu'elle fait du bien. Je souhaite que le gouvernement du Manitoba l'applique.

M. STAPLES : Il ne peut pas l'appliquer.

M. FISHER : S'il en est ainsi, il vaut mieux adopter une loi fédérale que nous pourrons mettre en vigueur. Je regrette d'entendre l'honorable député avouer que le gouvernement de sa province ne peut pas faire exécuter une de ses lois ; l'aveu de cette impuissance me chagrine. J'étais sur le point de lui demander, en sa qualité de représentant du Manitoba, d'avoir pitié de ceux qui n'appartiennent pas à cette province et de nous laisser adopter une loi qui

s'appliquera aux autres parties du Canada ainsi qu'à sa province, car les cultivateurs du Manitoba ont à cet égard les mêmes intérêts que les agriculteurs du reste du pays. Cette loi n'entreprend rien d'impossible ; elle ne renferme aucune disposition qui ne puisse être appliquée avec modération et prudence et je suis convaincu qu'une fois adoptée elle sera mise en vigueur. J'apprécie ce que le représentant d'Oxford-sud (M. Schell) a dit. Il a exprimé le sentiment de la députation, le désir des cultivateurs et les craintes des grainetiers. Les délégués envoyés ici par ces derniers étaient en proie à beaucoup d'appréhensions et animés du désir d'obtenir toutes les modifications possibles ; mais, après les explications qui leur furent données au cours de l'entrevue avec les ministres et ensuite dans le laboratoire des graines sur l'application de la loi, l'un des délégués les plus importants me déclara que, bien qu'ils eussent désiré faire retoucher la loi dans le sens indiqué, il croyait qu'elle n'entraverait pas le commerce de la graineterie.

Je demande au comité d'adopter l'article 3, puis de mettre à l'étude les retouches que je suis prêt à faire subir à la loi dans l'intérêt général, ainsi que le faisait observer le représentant d'Oxford-sud, après avoir tenu compte des demandes des grainetiers.

M. CLEMENTS : Me plaçant au point de vue des cultivateurs et désireux, comme toujours, de favoriser la cause de la classe agricole, je serais d'avis de suivre le conseil du représentant de Brantford (M. Cockshutt) et de renvoyer le présent bill à la commission de l'agriculture. Dès qu'il fut présenté, j'en adressai des exemplaires à chaque grainetier et à chaque société d'agriculture de mon district et presque toutes les réponses que j'ai reçues des uns et des autres indiquent que la loi serait inapplicable. C'est aussi mon avis, je regretterais beaucoup de me prononcer contre le présent bill, si je croyais qu'il fût de nature à favoriser les cultivateurs, et j'appuierais volontiers toutes les propositions favorables à la classe agricole, sans me préoccuper d'en connaître les auteurs. Pourtant, cette proposition de loi n'étant nullement avantageuse pour le cultivateur ou le grainetier, je crois que nous gaspillons un temps précieux en la délibérant, et qu'il vaudrait mieux la renvoyer au comité de l'agriculture plus en état de se prononcer sur son sort.

M. STAPLES : Il existe aujourd'hui au Manitoba une loi sur le même sujet, mais elle n'a pas réussi à empêcher la propagation des plantes nuisibles, uniquement parce que nous n'avons pas les moyens de produire et d'épurer les graines de semence et, tant que les cultivateurs ne pourront pas se procurer facilement des appareils pour épurer les graines, nous devrons prendre notre mal en patience. Si ce bill devient loi, vous imposerez au Manitoba l'obligation d'appliquer des prescriptions législatives semblables à celles qui existent déjà dans la province, et je ne crois pas que les fonctionnaires que vous nommerez fassent mieux que les fonctionnaires provinciaux.

M. A. A. McLEAN : Je demanderai au ministre si la législature du Manitoba a outrepassé ses pouvoirs en adoptant cette loi. Dans l'affirmative, avons-nous le droit d'adopter nous-mêmes une loi sur le même sujet ? Qui sait si ce bill n'est pas inconstitutionnel et si nos attributions ne se bornent pas à nommer des inspecteurs comme nous le faisons pour les pêcheries.

M. FISHER : Je ne pose pas au jurisconsulte, mais je sais que ce bill a trait au commerce, et que, par conséquent, il rentre dans les attributions de cette législature. Le ministère de la Justice est de cet avis. Le dépôt du bill a été précédé d'un projet de résolution, parce qu'il a rapport au commerce.

M. T. MARTIN : Vu que je représente une circonscription rurale et que je me suis déjà occupé de l'achat et de la vente des graines, je crois qu'il est de mon devoir de faire connaître mon sentiment au sujet de cet important projet de loi. Rien, de nos jours, ne cause plus d'ennuis et de pertes aux cultivateurs que les plantes nuisibles, sans leur procurer aucun dédommagement, et s'il est possible de contribuer à faire disparaître cet inconvénient, nous ne devons pas hésiter à le faire. Le représentant de Brantford l'a dit, la députation qui s'est rendu l'autre jour auprès du ministre se composait d'hommes d'expérience, il est vrai, mais ils ne représentent qu'un clan. Tous les adversaires du bill se recrutent parmi eux. Le but du bill est de faire droit aux cultivateurs, non aux grainetiers. A quoi nous sert d'être ici si nous refusons de protéger la classe agricole contre la propagation des plantes nuisibles, uniquement parce que les commerçants n'ont pas de machines à épurer. La députation qui s'est rendue auprès du ministre désirait vivement remettre à plus tard l'adoption du présent bill. Elle avait raison au point de vue de ses intérêts. Néanmoins, voici une excellente proposition de loi à mon sens. Ce qu'on peut lui reprocher, c'est de n'être pas assez radicale. Nous ne devrions pas hésiter un instant avant de l'adopter. Je suis surpris que de semblables prescriptions législatives n'aient pas été adoptées depuis des années.

Si j'en juge par ses observations, le représentant de Brantford (M. Cockshutt) ne s'est guère occupé d'agriculture. D'autres députés qui ont demandé de laisser ce bill en suspens, le représentatnt de Perth-nord, par exemple, (M. McLaren), parlaient au nom des grainetiers. A titre de représentant de la classe agricole, je déclare que nous devrions adopter une loi comme celle-ci.

M. McLAREN : J'invoque le règlement. Je n'ai pas déclaré que je parlais au nom des grainetiers, mais j'ai dit que j'avais reçu une lettre d'un grainetier traitant de ce sujet. J'ai demandé le renvoi du bill au comité de l'agriculture pour qu'il l'étudie et entendre les observations de tous les intéressés.

M. T. MARTIN : J'ai adressé des exemplaires du présent bill à quinze ou vingt cultivateurs de la circonscription que je représente, et je leur ai demandé de me faire connaître leur opinion. J'ai reçu un bon nombre de réponses, toutes favorables au bill, sans exception. Ces cultivateurs sont mes amis dans les deux partis politiques et représentent la classe moyenne des agriculteurs du Canada. Le représentant de Brantford ne reconnait aucune intelligence aux cultivateurs ; mais, je lui déclare qu'ils sont aussi intelligents et aussi soigneux de leurs intérêts que les membres de la classe commerciale. Si l'honorable député croit qu'un cultivateur achète de son voisin de la graine de semence sans l'examiner et sans prendre des renseignements, force m'est de conclure qu'il n'a pas eu assez de rapports avec les agriculteurs pour apprendre avec quel soin ils surveillent leurs propres intérêts. Si ce bill doit être retouché, je propose au ministre de l'Agriculture de décréter que ces paquets ou ces sacs portent des inscriptions en lettres rouges assez grosses pour qu'on puisse les lire en courant. Si les grainetiers répandent dans ce pays des paquets de graines sans oser dire quelles graines de plantes nuisibles ils contiennent, plus tôt ces graines seront jetées au feu, mieux ce sera pour le Dominion du Canada.

Le représentant de Brantford, j'en suis certain, n'a jamais calculé ce que les mauvaises plantes nous font perdre. La propogation des herbes nuisibles nous fait subir des pertes de plusieurs millions de dollars que nous gaspillons uniquement parce qu'une poignée de grainetiers croient ne pas pouvoir épurer les graines qu'ils vendent. Si j'ai bien compris, 65 p. 100 des graines dont on a fait l'analyse sont de la qualité n° 1.

Je ferai aussi observer au comité que le bill, comme je le comprends, du moins, ne contient aucune disposition interdisant l'exportation des graines de la même manière qu'autrefois. L'honorable député a parlé d'un cheval qu'il a été impossible de vendre parce qu'il était marqué au fer rouge. Eh bien, si ce cheval valait si peu, je le mets dans la même catégorie que les mauvaises graines.

M. COCKSHUTT : J'ai un mot ou deux à dire des délibérations qui ont eu lieu jusqu'ici. Le ministre a jeté du louche sur le rapport de la commission de l'agriculture, en Angleterre, dont j'ai cité des extraits, en laissant entendre qu'il datait de trop loin. Ma foi ! il est de 1901, date du recensement fait par le ministre et dont tous les volumes n'ont pas encore paru. Il me semble qu'aux yeux du ministre, au moins, il devrait passer pour assez récent, et je suis porté à croire que la députation acceptera ce rapport.

Si le ministre a autant de confiance dans son bill qu'il en affiche, il ne doit pas craindre de la renvoyer au comité de l'agriculture. Je désire que le débat soit libre, je veux que la question soit étudiée au point de vue de tous les intéressés. Que chacun vienne exprimer son avis. Si le comité est en faveur de ce projet de loi, si un groupe de députés qui sont censés connaître les besoins des cultivateurs et des commerçants, l'approuve, je cesserai de le combattre.

Un mot, maintenant, à l'adresse du représentant de Wellington-nord (M. T. Martin). Je regrette de voir qu'il est sorti de cette enceinte. Il a demandé que les paquets de graines soient marqués en lettres rouges. Il ne nous permet pas de douter de ses attaches de parti ; selon moi, en tant que partisan politique, il mérite d'occuper le premier rang. Je le peinturerais en rouge. Il accepte tout l'évangile libéral les yeux fermés. A l'entendre parler, je ne connais pas le premier mot de la science agricole. A mon avis, mes connaissances en agriculture valent au moins les siennes. J'ai passé une grande partie de mon enfance dans une ferme et j'ai vécu dans une ferme au moins vingt années de ma vie. Je suis assez bien connu des cultivateurs et je ne craindrais pas de répéter mot pour mot devant eux ce que j'ai dit dans cette enceinte. J'ai discuté cette question avec eux et j'exprime les sentiments de plusieurs cultivateurs de ma circonscription. Si le bill devient loi, le cultivateur en souffrira plus que n'importe qui. Si ma conviction était moins profonde, je ne prendrais pas aussi souvent la parole pour l'affirmer, soyez-en certains. Le bill fera perdre aux cultivateurs les gros profits qu'ils retirent de la culture des graines de semence. J'ignore si mon honorable ami (M. T. Martin), qui se prétend si versé en agriculture, a examiné cet aspect de la question, mais la culture des graines est une source d'abondantes recettes pour les agriculteurs d'Ontario.

Le représentant d'Oxford-sud (M. M. S. Schell) s'est montré disposé à faire table rase de ses doctrines politiques. Non content de réglementer le dixième des ventes de graines qui ont lieu à l'intérieur, il voudrait aussi réglementer les neuf dixièmes des ventes qui se font à l'étranger.

Pourquoi ne laisse-a-il pas aux autres nations le soin de se protéger. Si nous exportons des graines qui ne répondent pas aux exigences du présent acte, elles ne seront pas reçues. J'ai dit l'autre jour que les grainetiers qui faisaient partie de la députation venue à Ottawa ont déclaré que les graines récoltées dans la province d'Ontario sont les meilleures du monde. Qu'est-ce que le bill peut faire de mieux que cela ? Détruirez-vous un commerce qui a été établi

au milieu de grandes difficultés ? Vous enlèveriez aux cultivateurs d'Ontario seulement des recettes de près de $2,000,000 par année, car cette province est la pépinière du Canada, les autres ne cultivant guère les graines de semence. Je parle en ce moment des graines de trèfle et autres herbes. D'autres députés sont plus en mesure que moi de traiter la question des graines de céréales.

Je ne me donne pas pour un spécialiste ; pourtant, j'affirme que cette loi causera le renchérissement des semences. L'autre jour, un député a traité cette question devant le comité ; mais on n'en a pas parlé au cours du présent débat. Plusieurs terres, a-t-il dit, ne seront pas ensemencées, si le bill ne subit pas de modifications, parce qu'on ne peut pas à toutes les époques de l'année se procurer des semences d'une certaine qualité.

S'exposera-t-on au danger de laisser des terres en jachère faute de pouvoir obtenir des graines de la qualité exigée par le ministre ? Au Nord-Ouest seulement, cela causerait un grand dommage. Plusieurs colons habitent des districts reculés, à des centaines de milles de distance des grainetiers ; les mettrez-vous dans l'impossibilité de se procurer des graines de semence dans le voisinage ? Car vous chasserez du commerce leurs anciens fournisseurs. Comment le cultivateur du Nord-Ouest ou du Nouvel-Ontario obtiendra-t-il sa graine de semence ? Il ne pourra pas s'en procurer. Le ministre décrète que les échantillons seront transmis à un laboratoire. D'après le bill, il faudra laisser écouler d'une à quatre semaines avant de pouvoir connaître la quantité des graines germinatuves. Au dire des députés de la droite, je préfère le témoignage éclairé des meilleurs agronomes de la Grande-Bretagne, ayant à leur tête lord Onslow.

La droite consent à gober ce bill sans en connaître la portée. Ne le critiquez pas, dit-elle. Si ce bill est tel que le ministre le représente, il supportera l'examen du comité. Que le ministre nous nomme, s'il en est capable, un seul pays qui ait adopté une loi aussi sévère. Je lui ai déjà fait cette demande, et il ne m'a pas répondu. Nous voulons nous débarrasser de toutes les plantes nuisibles ; mais faut-il pour cela rendre le marchand ou le producteur de graines responsable de la présence des mauvaises herbes dans nos champs ? Regardez le long des routes, vous verrez partout croître des plantes nuisibles. Une loi défend de les laisser pousser, mais celui qui se donne la peine d'arracher celles qui croissent le long de sa propriété et à l'encoignure des clôtures, voit sa terre inondée des graines de mauvaises herbes que le vent lui apporte de la terre voisine moins soigneusement entretenue. Il y a une loi pour réprimer ces abus. Pourtant, le ministre s'en prend au marchand et au producteur des graines de semence. Ce dernier souffrira le plus de l'adoption de cette loi qui nuira à tous ceux qui feront des semailles, car vous restreignez leurs sources d'approvisionnement au moyen d'une disposition législative qui causera un tel renchérissement des graines qu'ils ne pourront plus en acheter. La graine de trèfle se vendra un dollar ou deux plus cher par boisseau, car le grainetier, exposé à payer l'amende, ne pourra plus se contenter des bénéfices qu'il réalise aujourd'hui. L'agriculture a-t-elle intérêt à ce que la graine de trèfle se vende cher ? Aucune graine n'est aussi nécessaire au cultivateur ; c'est le meilleur engrais qu'il puisse fournir à son champ, le plus facile à se procurer et, s'il ne l'obtient pas à bon marché, il ne sera pas en état de conserver à sa terre la fertilité dont elle a besoin.

Je soutiens que le ministre, s'il a dans son bill autant de confiance qu'il en affiche, devrait le renvoyer à l'examen d'un comité qui pourra interroger les cultivateurs et les autres intéressés. Que le comité fasse venir de partout des spécialistes. Je veux bien que les cultivateurs se fassent représenter ; moi-même je représente un grand nombre d'entre eux et je crois m'acquitter de cette tâche aussi convenablement que le représentant de Wellington (M. T. Martin). Je me suis entretenu de cette question avec plusieurs cultivateurs de mon comté qui m'ont dit : "Nous avons une confiance absolue dans votre bon sens ; allez-donc et dites ce que vous voudrez au sujet du bill". Je leur annonçai que j'avais combattu l'article comportant une exception en leur faveur et pas un seul d'entre eux ne trouva à redire. J'ai transmis des exemplaires du bill à des cultivateurs et à des commerçants et pas un seul d'entre eux n'a récriminé contre mes paroles. Le "Globe" a publié—inexactitude grossière—que j'ai voulu rejeter le blâme sur les cultivateurs de mon voisinage, et pourtant pas un seul des cultivateurs que je représente ne m'a adressé un mot de reproche. Puisqu'il en est ainsi, je puis dire à juste titre que mes commentaires ont servi la cause de tous les intéressés. Si le ministre a dans son bill la confiance qu'il prétend avoir, je le répète, si ce projet de loi est aussi bon qu'il le dit, s'il croit qu'il peut supporter l'examen, qu'il le renvoie à l'examen d'un comité. Lorsque ce comité l'aura approuvé, je n'élèverai plus la voix pour le combattre. Dans l'intervalle, mon devoir est de dire au ministre que son bill fourmille d'imperfections, qu'il est très sévère, qu'aucun pays civilisé n'en offre d'exemple et que, si ce bill devient loi, il fera beaucoup de tort aux cultivateurs que le ministre veut amadouer et, indirectement, aux commerçants, classe à laquelle j'appartiens, et que je m'efforce de représenter ici ainsi que les producteurs de semence. Que le ministre soumette son bill à un comité composé de députés choisis dans les deux partis. Si ce comité l'approuve tel quel, je consentirai à ce qu'il soit adopté sans subir de retouches.

Je déclare de nouveau au ministre que les délégués sont partis l'autre jour avec la conviction qu'il retrancherait cet article.

Je voudrais savoir si le ministre, ou le sous-ministre, leur a fait croire qu'il en serait ainsi. L'un d'eux m'a déclaré que c'était là son avis. Je ne veux nommer personne ; Pourtant un membre de la droite m'a dit—il était sincère, je crois—, le ministre vient nous dire qu'il maintiendar ce paragraphe, qu'il mourra sur la brèche plutôt que de le modifier et que ce paragraphe sera adopté tel quel. S'il tient parole, il commettra une injustice envers cette députation, envers ceux qui sont partis imbus de cette conviction et qui seraient encore ici pour faire comprendre au ministre l'injustice de ce bill, s'ils croyaient que ce dernier demeurera intact. Le directeur général des Postes lui-même, il me semble, connaît quelque chose au sujet de cette mesure ; des citoyens sont venus le trouver ; pourquoi ne nous met-il pas au courant de ce qu'il connaît ? Où est donc le représentant d'York-centre (M. Campbell) ? Il est au fait des récriminations que soulève ce projet de loi. Où sont tous ces messieurs et pourquoi n'élèvent-ils pas la loi Sont-ils enchaînés au point de laisser adopter un bill qui causera un tort immense au commerce, aux producteurs. aux cultivateurs du Canada ? Le goberont-ils par esprit de discipline au lieu de le modifier afin qu'il fasse honneur au pays et au Parlement. J'espère que le ministre tiendra compte des graves objections que ce bill soulève et qu'il retouchera celui-ci dans le sens indiqué.

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

APRES LA SUSPENSION.

M. R. L. BORDEN : Les dispositions du présent bill s'appliquent-elles aux semences destinées à l'exportation ?

M. FISHER : La plus grande partie de l'article 3 s'y appliquera, sauf les modifications que lui fera subir un amendement à l'article 7.

M. R. L. BORDEN : Elles s'appliqueront à d'autres semences, n'est-ce pas ?

M. FISHER : Elles s'appliqueront aussi à toutes les graines offertes en vente au Canada qu'elles soient, ou non, destinées à l'exportation.

M. R. L. BORDEN : Avant de passer à un autre article, je voudrais savoir quelle est la nature de l'amendement que le ministr proposera.

M. FISHER : A la fin de l'article, je me propose d'ajouter un paragraphe, "d" :

Aux grains ou graines marqués criblures et tenus ou vendus pour l'exportation seulement.

En vertu du premier paragraphe de l'article 7, les dispositions de la loi ne s'appliqueront pas à cette catégorie de graines. Les grainetiers désirent vendre à l'étranger les rebuts dont la présente loi ne leur permettra pas de se défaire au Canada. Toutes les semences vendues à l'étranger sous le nom de semences du Canada devront répondre aux exigences de la loi. Mais si les grainetiers trouvent ailleurs un marché pour cette marchandise vendue sous le nom de criblures, j'ajoute cet amendement ; autrement la loi s'appliquerait à ces criblures tenues ou vendues pour l'exportation.

M. HENDERSON : Je ne prends pas la parole dans le dessein de combattre le bill ; je ne prétends pas connaître assez les besoins du public. Cependant, je voudrais savoir si j'ai bien compris ce que le ministre a dit au sujet de la députation qui s'est rendue auprès de lui. Les délégués, paraît-il, avaient apporté des échantillons de graines qu'ils ont montrées au ministre et qui furent analysées. J'ai compris que le ministre disait, cet après-midi, que toutes ces graines pourraient être vendues une fois la loi adoptée, sauf celles d'un seul échantillon. Je veux seulement savoir si j'ai bien compris.

M. FISHER : Oui, seulement je n'ai pas vu les échantillons qui ont été portées au laboratoire et inspectés par le fonctionnaire préposé à ce service. Je n'ai pas vu ces graines moi-même.

M. HENDERSON : Dans ce cas-là, il me semble que le besoin d'une pareille mesure ne se fait pas autant sentir que je l'ai cru tout d'abord. C'est tout ce que j'ai à dire.

M. JOHN HERRON (Alberta): Une disposition du bill à l'étude m'inspire quelque crainte. Son auteur semble avoir eu l'intention de rendre service aux cultivateurs canadiens, mais je crains que la loi n'ait un effet contraire en établissant un monopole. Ainsi, dans un district éloigné, dans l'Alberta où j'habite, il y a de grandes colonies et une petite ville où se trouvent des semences. Aujourd'hui, la concurrence existe et, par conséquent, chacun se procure des graines à un prix modéré. Que la loi entre en vigueur et qu'il n'y ait dans cette ville qu'un marchand en mesure d'avoir une machine capable de séparer les bonnes graines de l'ivraie ; celui-ci n'aura-t-il pas le monopole de ce commerce, les cultivateurs ne seront-ils pas obligés de payer leurs semences plus cher et ne souffriront-ils pas plus de cet inconvénient que des ennuis qu'ils éprouvent actuellement.

Il y a un autre danger que je désire signaler. Les cultivateurs recevront un faible prix de leurs semences. Plusieurs d'entre eux font de grosses recettes ; grâce à la vente de graines d'assez bonne qualité ; mais si ce bill devient loi, ils craindront de vendre ces graines comme graines pures et seront obligés de les vendre au seul marchand qui possédera un appareil séparateur. De cette manière, celui-ci accaparera tout le commerce du district au détriment des cultivateurs.

M. FISHER : Je crois que la concur-

rence existerait là-bas comme ailleurs. Je ne suis pas au fait de la situation qui prévaut dans le district où habite mon honorable ami (M. Herron), mais je crois que des agences seraient immédiatement établies par les plus importants grainetiers de Winnipeg et des autres villes de l'Ouest ou d'Ontario qui vendent actuellement des semences dans une grande partie du pays. Je crois que la demande et la concurrence mettraient bon ordre à un tel état de choses.

M. BOYCE : Comment le ministre espère-t-il appliquer les dispositions de la loi en discussion ? Se propose-t-il de nommer des inspecteurs dans les zones agricoles du Canada ou de quelle manière entend-il mettre en vigueur les rigoureuses prescriptions de la loi ?

M. FISHER : Mon honorable ami, je le suppose, n'était pas présent lorsque j'ai indiqué la solution de ce problème ?

M. BOYCE : Non.

M. FISHER : En premier lieu, toute personne lésée pourra intenter une poursuite ; la loi établit des amendes, etc. En deuxième lieu, un certain nombre d'employés du laboratoire s'occuperont de constater la qualité des semences dans toute l'étendue du pays. Le personnel comprend aujourd'hui le chef de ce service et cinq subalternes. En hiver et la plupart du temps ces fonctionnaires travaillent dans le laboratoire ; les uns ne le quittent jamais. En été, j'en ai envoyé un au Nord-Ouest, un autre dans la province de Québec, une autre dans les provinces maritimes, s'enquérir de la situation du commerce de la graineterie. Si des infractions étaient commises et si les particuliers n'exerçaient aucun recours, le devoirs de ces fonctionnaires serait de faire observer la loi ; mais je n'ai ni le désir, ni l'intention de nommer un groupe d'inspecteurs dans tout le pays et je ne crois pas que cela soit nécessaire. Je suis convaincu que l'adoption de cette loi, lorsque les commerçants en auront connaissance, produira le résultat désiré.

M. BOYCE : Dois-je comprendre que le ministre déclare qu'il n'aura pas besoin de nommer de nouveaux fonctionnaires pour faire observer la loi et qu'il ne demandera pas de crédit dans ce but ?

M. FISHER : Je ne pense point en nommer. Naturellement, je ne saurais prévoir l'avenir et je ne puis m'engager pour plus tard ; cependant, je n'ai pas l'intention de demander à cette session aucune somme d'argent pour rétribuer des inspecteurs ayant mission d'appliquer la loi.

M. CARVELL : J'ai prêté l'oreille au débat cet après-midi. Sans être cultivateur moi-même, je représente une circonscription rurale et j'ai observé qu'on s'est constamment occupé des grainetiers et un peu de la province d'Ontario. J'ai entendu deux ou trois représentants de l'Ouest prononcer des discours, mais jusqu'ici pas un seul député des Provinces maritimes n'a pris la parole. A ce dernier titre et comme l'un des représentants des cultivateurs des provinces inférieures, je désire exprimer mon opinion. Je puis affirmer que rien ne revêt autant d'importance aux yeux des cultivateurs des Provinces maritimes que la question des semences. Depuis quelques années nous avons cherché à améliorer la qualité des graines que nous employons. J'ignore pourquoi, mais il n'en est pas moins vrai que nous ne récoltons pas une grande quantité de nos graines de plantes fourragères. Force nous est d'en acheter principalement dans Ontario, et il semble impossible aux cultivateurs de se procurer des graines fourragères d'une bonne qualité. S'il sème du blé ou toute autre céréale, sa moisson sera suffisamment exempte de plantes nuisibles mais, si l'année suivante, il se sert de graines de plantes fourragères provenant d'Ontario, il récoltera probablement plus d'oseille que de phléole, que de trèfle. Pour remédier à cet inconvénient, nos cultivateurs ont adopté différents moyens. Ils ont formé des associations et ont fait venir les graines sans avoir recours aux intermédiaires ; nos marchands ont cherché à leur procurer de bonnes semences ; néanmoins, quoi que nous fassions, il semble impossible d'obtenir d'heureux résultats. Or, il me semble que l'adoption du présent bill est un pas fait dans la bonne voie. Cet après-midi, le représentant de Brantford (M. Cockshutt), si je ne me trompe, a dit que ce bill était draconien ; il a même ajouté qu'il était inique et que les annales de nul peuple civilisé n'offrait d'exemple d'une semblable législation. Eh bien, si ce bill réussit à faire disparaître quelques-uns des ennuis que les cultivateurs canadiens éprouvent lorsqu'ils achètent leurs semences, le Canada aura l'honneur d'avoir été la première nation policée qui aura tenté de trancher ce problème. Je ne conçois pas que l'application de cette loi puisse causer aucun embarras. A mon sens, ce serait folie d'avoir une armée d'inspecteurs pour la mettre en vigueur. Si elle doit être utile aux cultivateurs, ceux-ci trouveront la manière de l'appliquer. Que le bill devienne loi, et nous qui appartenons à la province du Nouveau-Brunswick nous la mettrons en vigueur sans nous préoccuper de ce que feront les citoyens d'Ontario. Il suffira qu'un cultivateur prenne et fasse analyser un échantillon des graines de plantes fourragères qu'il aura achetées du marchand de l'endroit. Lorsque ces graines ne répondront pas aux exigences de la loi, nous porterons une plainte contre le vendeur et nous rechercherons le vrai coupable. On dira peut-être que ce sera commettre une injustice à l'égard d'un marchand qui n'aura rien à se reprocher. Non, certes, car en vertu du paragraphe deuxième de l'article 8, lorsque le marchand sera en état d'établir que le paquet n'a pas été ouvert et qu'il l'a acheté

de bonne foi et nommera le marchand de Montréal ou de Toronto qui lui aura vendu ces graines, ce sera à ce dernier à se disculper.

M. BOYCE : Néanmoins, le cultivateur devra solder les frais de la poursuite.

M. CARVELL : Qu'est-ce que cela représente ? Probablement une couple de dollars devant le tribunal de simple police.

M. GANONG : Et dix dollars d'honoraires à son avocat !

M. BOYCE : Quels que soient les frais, il est tenu de les payer.

M. CARVELL : Je me rends compte de l'intérêt que portent mes honorables amis, principalement le représentant de Charlotte (M. Ganong) aux pauvres cultivateurs qui tombent entre les mains des avocats. Le cultivateur dans l'embarras est le premier à se mettre sous la protection d'un homme de loi. Si le marchand qui a vendu la semence a enfreint la loi, c'est lui qui doit payer l'amende.

Le public semble croire que le présent bill est trop modéré, parce qu'il ne rend pas le cultivateur responsable. Le rendre responsable serait une injustice, parce qu'il ne peut pas se procurer les appareils nécessaires pour épurer les graines, appareils qui coûtent de huit cents à mille dollars. Mais le cultivateur peut aller trouver un grainetier et faire examiner et épurer ses graines. Si ce dernier néglige de le faire et répand dans le pays ces graines en les donnant pour des semences pures, c'est lui qui doit payer les frais. A mon avis, nulle injustice ne sera commise, mais le cultivateur qui achète ses semences retirera de grands avantages et, en fin de compte, nous aurons de meilleures graines et de plus belles exploitations agricoles. Par conséquent, je soumets humblement que cette proposition de loi a sa raison d'être et que la Chambre devrait l'adopter.

M. WALSH : Avant que le présent article soit adopté, je voudrais obtenir quelques éclaircissements. Je ne dirai pas que je suis un cultivateur, ainsi que l'ont fait certains députés qui ont pris la parole et qui m'ont remis en mémoire l'histoire de cet homme qui, dans une assemblée publique, se disait paysan. L'orateur suivant réplique que cette déclaration était inutile, car il suffisait d'en regarder l'auteur pour se convaincre que c'était un paysan. Cela me rappelle, ajouta-t-il, un individu qui se vantait d'avoir été élevé dans une ferme. "A vrai dire," disait celui-ci, "j'ai été élevé entre deux tas de blé." Un vieillard, assis au premier rang, éleva la voix et dit : "Une citrouille, quoi !" Avant de commenter le bill, je signalerai au ministre de l'Agriculture une observation qu'il a faite et qu'il suffira de reveler, j'en suis certain, pour qu'il la retire. Quelqu'un établissait une comparaison entre la vente d'un cheval et la vente de semences et le ministre fit observer que le gainetier est un homme respectable, laissant entendre par là que celui qui vend des chevaux ne l'est pas. Dans ma circonscription électorale, il se fait un grand commerce de chevaux, et je crois que les cultivateurs y sont foncièrement honnêtes.

Ils se font autant d'argent à vendre des chevaux qu'à vendre des graines de semence. Le ministre nous dit que le bill n'oblige nullement le cultivateur à certifier si les graines qu'il vend sont pures ou non, car il ne pourrait pas être en mesure de le faire. D'un autre côté, on nous dit que le cultivateur qui achète de son voisin est suffisamment protégé, car il sait parfaitement à quoi s'en tenir sur les graines que cultive son voisin. Si un cultivateur n'est pas en mesure de savoir si ses graines sont pures ou non, comment son voisin pourrait-il en savoir davantage ? La discussion a roulé principalement sur les graines de graminées et de trèfle. Cela ne pourrait pas s'appliquer aux cultivateurs de ma région, qui se livrent surtout à la culture des céréales. La vallée de la rivière est utilisée pour le grain, et sur les hauteurs il y a de bons pâturages. Mais nous ne cultivons pas assez de grain pour nourrir notre bétail laitier. J'admets volontiers que le ministre nous a rendu de grands services par ses silos et d'autres améliorations, mais je ne suis pas aussi certain que ce bill ait un bon effet. Si j'ai bien compris ce que nous a dit le ministre, les cultivateurs ne sont pas obligés de certifier que les graines qu'ils vendent sont exemptes de mauvaises herbes, à moins qu'on ne le leur demande. Mais, d'un autre côté, si cette formalité leur est demandée, et qu'ils ne puissent pas s'y prêter, alors ils perdent la vente de leurs graines. Je ne soulève ici à dessein aucune opposition, et je serais heureux de prêter main-forte au ministre pour empêcher la vente des graines impures, mais j'aimerais, auparavant, qu'on puisse me convaincre que cette mesure est viable.

M. FISHER : Cet article dégage le cultivateur de toute responsabilité s'il vend, chez lui, des graines venues sur ses propres terres, et cela quand l'acheteur n'achète pas ces graines pour les vendre mais pour les semer à son tour. L'acheteur devra ici exercer son propre jugement, et s'il a quelques doutes il peut demander à se prévaloir des dispositions de ce bill.

(Adopté.)

Art. 8.—Amendes ; responsabilité de l'acheteur de bonne foi ; rapport du magistrat.

M. FISHER : Je désirerais proposer, comme amendement, une disposition se lisant comme suit : sera passible, pour la première contravention, d'une amende n'excédant pas $1 et de $5 au plus pour chaque récidive, avec les frais de poursuite, pour cha-

que vaisseau. paquet, sac ou sachet, mais le total de l'amende, pour une première contravention, n'excédera pas $5 et pour chaque récidive $25.

Je fais ces changements sur la demande des grainetiers, qui m'ont fait observer que, dans certaines circonstances, et si cet article n'était pas modifié, l'amende imposée pourrait être hors de toute proportion avec la contravention. L'objet que nous nous proposons n'est pas tant d'imposer des amendes comme de faire en sorte que la loi soit scrupuleusement observée.

M. BOYCE : Je conseillerais à l'honorable ministre d'introduire dans la deuxième ligne de l'article 8, après le mot " autre ", le mot " sciemment." Ce mot atténuerait beaucoup la sévérité de cet article. Ce changement serait en outre conforme à ce que vient de nous dire le ministre, quand il a exprimé le désir que cette loi, tout en étant efficace, imposât le moins d'amendes possibles. Il suffit de lire cet article 8 pour se convaincre que ceux qui voudraient ici strictement appliquer la loi pourraient aller jusqu'à tirer avantage de l'ignorance d'un cultivateur. Par conséquent, je suis d'avis qu'il vaudrait mieux n'infliger des amendes que dans le cas où l'on a pu prouver qu'il y avait dessein voulu de violer la loi.

M. FISHER : Je crois, au contraire, que ce changement rendrait les poursuites très difficiles. La seconde partie de cet article fournit à celui qui a pu vendre des graines impures les moyens de s'en prendre au grainetier qui lui a fourni ces graines, dans le cas où il aurait agi par ignorance ou par inadvertance. Mais, s'il nous fallait établir la préméditation, nous laisserions la porte ouverte à la négligence, et l'un des objets les plus importants de ce bill est précisément d'amener les marchands de graines à exercer plus de vigilance. Il est vrai que le cas dont a parlé mon honorable ami peut se présenter, mais d'un autre côté le magistrat a toute la latitude voulue pour exercer son jugement, et d'ailleurs les amendes s'élèvent à si peu de chose qu'il n'y a guère lieu de croire qu'on puisse jamais en souffrir.

M. BOYCE : Je ferai remarquer qu'on ne peut ici espérer mener une poursuite à bonne fin que quand on est convaincu qu'il y a eu préméditation. Notre code renferme plusieurs sortes de contraventions où le mot " sciemment " constitue l'essence même de la faute. Assurément ici, et eu égard au texte des articles 3, 4 et 6, ce mot constituerait une amélioration essentielle. Voyez le cas dont nous parle le ministre. D'après le paragraphe 2 de l'article 8, si l'accusé prouve au magistrat que le paquet a été acheté directement d'un grènetier domicilié au Canada et n'a pas été ouvert, ou que les graines n'ont subi aucune altération alors qu'elles étaient en sa possession, et qu'il n'avait pas lieu de croire—c'est-à-dire qu'il n'avait aucune connaissance de la chose—, que ces graines n'étaient pas conformes aux prescriptions de la loi, il pourra rejeter la responsabilité sur le marchand qui lui a vendu ces graines. Mais bien que cette personne soit ici jusqu'à un certain point protégée par son innocence, cela n'empêche pas qu'elle puisse être condamnée à l'amende et aux frais de la poursuite. La chose serait plus difficile si l'on faisait droit à ma demande, c'est-à-dire si on ajoutait le mot " sciemment."

M. SPROULE : En quelle posture pourrait se trouver le commis d'un grainetier qui aurait vendu des graines impures, en agissant par ignorance pour le compte d'un autre.

M. FISHER : Le cas est prévu par l'article 9.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre a-t-il examiné la question de savoir s'il conviendrait d'imposer ces amendes différentes en proportion des quantités de graines vendues. Comme on l'a fait remarquer, le mot " récipient " est très vague, car ce mot peut vouloir dire jusqu'à plusieurs boisseaux de graines. Il ne me semble guère raisonnable que la même amende de $1 soit imposée pour un vaisseau de cette contenance ou un autre infiniment plus petit. Il peut être difficile d'obvier à cela, mais le projet de loi actuel ne m'en semble pas plus, sous ce rapport, inadmissible.

M. FISHER : Le chiffre n'est pas déterminé. On établit tout simplement qu'il ne devra pas dépasser $1. Mon honorable ami veut sans doute parler ici des cas où un inspecteur, entrant chez un grainetier, voit exposées en vente des graines qui ne sont pas conformes à la loi. Mais ce n'est guère l'habitude des grainetiers de mettre en tas leurs graines de semence. On se sert pour cela de sacs ou récipients quelconques. J'incline à croire que par " récipient " il faut entendre un coffre ou un baril, ou n'importe quoi servant à contenir des graines. Les poursuites, pour violation de cette loi, ne devront jamais être très fréquentes, et je crois que ce serait inutilement surcharger cette loi que de spécifier plusieurs sortes d'amendes.

M. R. L. BORDEN : Il serait désirable que cette loi fût, en premier lieu, aussi simple que possible. En second lieu, il convient de remarquer que la personne qui a acheté et qui vend de bonne foi pourrait ici, en dépit de son innocence, être condamnée aux frais de la poursuite. Cette personne y échappe en partie, en rejetant la responsabilité sur le marchand de qui elle tient les graines. Mais comment établir cette responsabilité et en arriver au vrai coupable ?

Le nom du premier vendeur pourra être produit, avec la date de la vente. Mais je ne vois pas comment l'honorable ministre va s'y prendre pour punir ce vendeur. Est-

ce son intention de charger son département des poursuites qu'il faudrait intenter?

M. FISHER : Je crois que mon département pourrait ici parfaitement sévir, et c'est pourquoi le paragraphe 3 stipule qu'un rapport devra en chaque cas être envoyé au département. Cependant, cela ne concerne en rien la personne qui pourrait être visée. Supposons qu'il s'agisse d'un marchand de la campagne, poursuivi par un cultivateur. Le marchand prouve qu'il n'était pas coupable. Il procède à son tour contre celui qui lui a vendu les graines impures, et la preuve produite pour sa propre défense servirait à établir la responsabilité de celui qui lui a vendu ces graines. Sa réputation en souffrirait s'il ne se défendait pas. Je crois que, dans un cas de ce genre, le Gouvernement prendrait lui-même les devants, et le bill actuel accorde plus de temps, pour en arriver à une solution, qu'il n'en est accordé dans l'acte des convictions par voie sommaire.

M. R. L. BORDEN : Il n'est pas probable que le marchand pourrait se rembourser lui-même. Celui qui a vendu les graines pourrait être tenu civilement responsable....

M. FISHER : Ce cas serait hors des atteintes de cette loi.

M. R. L. BORDEN : Le premier vendeur peut demeurer fort loin, dans une autre province, et il ne vaudrait guère la peine d'intenter des poursuites, pour les frais insignifiants que ce marchand pourrait être tenu de payer. Ce que je désire faire remarquer, c'est que cette loi ne remplira aucunement son objet si on rend passible des frais de la poursuite le marchand qui serait innocent, tout en laissant indemne le véritable coupable, c'est-à-dire, celui qui le premier aura vendu les graines défectueuses.

M. WILLIAM WRIGHT : Ce bill s'applique-t-il aux graines de jardin ?

M. FISHER : Non. Mon honorable ami pourra voir que cet article ne s'applique qu'aux graines de céréales, de trèfles, d'herbes et de plantes fourragères.

M. WILLIAM WRIGHT : J'ai suivi cette discussion avec beaucoup d'intérêt, et j'avoue que je ne vois pas ce que ce bill va pouvoir réaliser de si avantageux. Cette Chambre compte plusieurs membres s'occupant d'agriculture, c'est-à-dire qui doivent s'y connaître en ces matières, et je ne vois pas pourquoi l'honorable ministre ne serait pas disposé à renvoyer ce bill à l'examen du comité de l'agriculture. Le cas même qui est en ce moment discuté est de la compétence de ce comité. Ou bien, s'il ne l'est pas, alors ce comité n'a plus sa raison d'être. Plusieurs cultivateurs, en cette Chambre, ont déjà donné leur avis sur ce bill, et nous avons eu aussi l'avis de plusieurs agronomes, c'est-à-dire, de soi-disant cultivateurs ne s'étant jamais livrées à aucun autre travail agricole que celui de traire quelques vaches au beau temps de leur jeunesse.

Quelques voix : A l'ordre !

M. WM. WRIGHT : Ce bill est entouré, Monsieur le président, de plusieurs difficultés. Je suis en faveur de tout ce qui pourrait être avantageux pour nos cultivateurs, mais, en principe, je dois m'insurger contre toute législation ne visant que certaines classes. Je ne crois pas que ces sortes de lois aient jamais produit le moindre bien. Si l'on peut me démontrer que cette loi fera exception, alors je serai heureux de lui prêter mon concours. Mais je doute qu'on puisse me démontrer cela. J'ai essayé de voir ce qu'il en pourrait résulter, et en me basant sur la pratique des choses de l'agriculture que je puis posséder, car j'ai été élevé sur une ferme, et d'après ce que je sais du commerce de la graineterie, j'entrevois beaucoup de difficultés. Plusieurs cas peuvent se présenter où des vendeurs de graines, si prudents ou si bien intentionnés qu'ils aient pu être, se verront condamnés à payer des frais de poursuite, et même des amendes. On me semble, ici, rejeter tout le fardeau des responsabilités sur les grainetiers. Vous leur faites une obligation de tenir un registre de toutes leurs ventes aux cultivateurs. C'est là une des difficultés que je prévois. On sait combien il est difficile de garder la mémoire exacte des diverses graines qu'on peut avoir en magasin. Supposons qu'il y ait, en rang, des sacs de diverses sortes de graines, et qu'un cultivateur examine ces graines en introduisant sa main dans chaque sac et en soupesant les graines. Combien facile il lui serait de faire passer ces poignées de graines d'un sac dans un autre. J'ai vu cela souvent, et si ce bill devient loi, on pourra, dans ces cas-là imposer une amende à ceux qui auraient ces graines en leur possession. Je suis porté à croire que cette loi, si elle est adoptée, sera, avant qu'il se soit écoulé cinq ans, tout autant lettre morte que ce vieux cheval de trente-deux ans qu'on pouvait voir autrefois dans le Queen's Park de Toronto.

M. BOYCE : Je viens de nouveau faire appel à la bienveillance que l'honorable ministre désire témoigner à ceux qui sont poursuivis en vertu de la clause principale de l'article 8 et des mots terminant le paragraphe 2, en le priant de vouloir bien retrancher tous les mots après " passible ", et les remplacer par les mots " de condamnation ". Alors, il s'ensuivrait qu'un agent recevant de bonne foi, de la part d'un marchand domicilié au Canada, des paquets qui n'ont pas été ouverts, et gardant ces marchandises en sa possession et les revendant de bonne foi, sans s'assurer de ce qu'elle peuvent être et en n'ayant aucune raison de penser qu'elles ne sont pas conformes à la loi, il s'ensuivrait, dis-je, que cet agent devra être considéré comme étant à l'abri de toutes poursuies. Ce ne serait alors agir qu'avec la plus

stricte justice. Pourquoi, en effet, cet agent pourrait-il, dans ces conditions, être considéré comme passible de frais, ou d'une amende sous forme de frais ? J'ai en ce moment à la mémoire certains endroits de ma propre circonscription, où les distances sont considérables et les communications fort difficiles, ce qui représenterait, dans l'éventualité de poursuites, et si ce bill devenait loi, des frais très élevés. L'amendement que je propose mettrait cet agent à l'abri de toutes poursuites. En effet, s'il a été démontré qu'il a agi de bonne foi, pourquoi l'exposerait-on à assumer des frais considérables, c'est-à-dire les frais de poursuite, les frais du magistrat et les frais de son propre avocat, sans compter les dépenses de voyage dans un district très peu habité ? Et tout cela, qu'on ne l'oublie pas, bien que la loi n'ait reconnu cet homme coupable d'aucune contravention. Je ne vois pas que cet article, si on le laisse tel quel, ait jamais voulu dire autre chose que ceci : c'est-à-dire que la personne visée ne pouvait, dans ces conditions, être passible d'aucune amende. D'un autre côté, si cette personne doit être passible de frais de poursuite, comment ne serait-elle pas coupable d'une contravention ? Il semblerait évident que si l'accusé est appelé à payer des frais de poursuite, c'est bien parce qu'il aurait commis une contravention, et on doit ici trouver étrange que ce bill n'admette pas la culpabilité de cet homme.

M. FISHER : Mon honorable ami fait erreur. Le prévenu, visé par cet article, est reconnu, au contraire, comme étant coupable.

M. BOYCE : Coupable de quoi ?

M. FISHER : D'avoir vendu des graines ne réunissant pas les conditions exigées par la loi. Il a été poursuivi par un acheteur qui est innocent, qui a été trompé, et qui a subi des dommages. Cet article permet au vendeur de prouver qu'il n'a pas agi intentionnellement, c'est-à-dire que sa faute est plutôt le fait d'un autre, et alors il ne sera passible que des seuls frais de poursuite. Dans le cas où il ne pourrait pas prouver cela, alors il recevra sa punition en vertu des autres dispositions de l'article 8.

M. BOYCE : Il lui en coûterait alors un dollar de plus ?

M. FISHER : Peut-être encore davantage. Cela dépend des circonstances. Mais si l'amendement de mon honorable ami était adopté, l'acheteur innocent et qu'on a trompé aurait à payer lui-même les frais de la poursuite. Je crois que c'est au vendeur, et quelle qu'ait pu être sa bonne foi, qu'il appartient ici de payer ces frais de poursuite, plutôt qu'à l'acheteur innocent qui a été trompé.

M. R. L. BORDEN : L'argument de l'honorable ministre a bien ses bons côtés. Mais tout cela se résume, en somme, à la question de savoir si ce serait bien pratique, dans ce genre de commerce, d'ouvrir tous les paquets et d'examiner les graines avant de les mettre en vente. Je ne connais pas grand'chose de ce commerce, mais il me semble que ce serait là pousser l'exigence à l'extrême. Quand un marchand a fait ses achats chez un grainetier en qui il a toute confiance, et vend ses paquets de graines tels qu'il les a reçus, pourquoi dira-t-on qu'il s'est rendu coupable d'une contravention ? L'honorable ministre n'a-t-il pas présenté, il y a deux ou trois ans, un bill quelque peu analogue concernant le commerce des pommes ou autres marchandises, et cette même question n'a-t-elle pas alors été discutée ?

M. FISHER : Dans l'acte du marquage des fruits, il n'y a aucune disposition accordant au marchand de campagne la protection qui est ici accordée.

M. R. L. BORDEN : Je crois que la même question a fait le sujet d'un débat en cette circonstance.

M. FISHER : C'est possible, mais l'acte des fruits ne renferme aucune disposition de ce genre.

M. R. L. BORDEN : Il me paraît déraisonnable de demander au marchand de campagne de s'astreindre à ces exigences.

M. FISHER : Voici comment je considère tout cela. Si le marchand de campagne était dégagé de toute responsabilité, il ne serait pas poussé à exercer la vigilance nécessaire pour ne vendre que de bonnes graines. Il sait maintenant qu'il reste exposé à des poursuites. Il pourra s'épargner l'amende en produisant certaines preuves, mais en même temps il sait qu'il n'en sortira pas indemne. L'une des meilleures sauvegardes que nous pouvons avoir, c'est que ce marchand fera tout son possible pour que le marchand de gros ne lui fournisse que des graines parfaites. Je ne crois pas que nous soyons ici allés trop loin, en fixant le degré de punition qu'il y aurait lieu de lui infliger, afin de l'engager à ne vendre que de bonnes graines. C'est mon avis qu'il n'aura, s'il le veut, en stock, que des graines parfaitement conformes à la loi. Je ne vois pas qu'il puisse être juste de faire retomber sur l'acheteur les frais de la poursuite, et alors il n'y a pas d'autre alternative que celle que je vous propose.

M. BOYCE : Puis-je demander à l'honorable ministre.....

Voix nombreuses : Adopté !

M. le PRESIDENT : Veuillez observer le silence.

M. BOYCE : A titre de nouveau membre de cette Chambre, je crois avoir droit à plus d'égards. J'allais demander quelques renseignements à l'honorable ministre. Comment le marchand de campagne, dans les conditions déjà exposées, peut-il se protéger ? Par exemple, si ce marchand reçoit à la fois un grand nombre de paquets de graines de toutes grandeurs, comme cela ar

rive souvent, sera-t-il forcé, pour s'épargner les frais de poursuite et les frais d'un avocat, d'ouvrir chaque paquet avant de le vendre, et s'il manquait d'en ouvrir un seul, sur 500 ou 1,000, devra-t-il alors courir les risques de payer des frais d'une poursuite.

(Adopté.)

M. le PRESIDENT : Paragraphe 2.

M. TAYLOR : Nous aimerions connaître la réponse de l'honorable ministre.

M. BOYCE : J'aimerais à avoir une réponse. Je ne cherche qu'à me renseigner.

M. FISHER : En principe, le marchand de détail devrait prendre toutes les précautions nécessaires pour se protéger et n'acheter que des graines parfaites. Il peut savoir à quoi s'en tenir dès l'instant où il reçoit ses graines.

M. BOYCE : Alors, il lui faudra ouvrir les paquets.

M. FISHER : Il n'y a pas d'obligation. Mon honorable ami n'est pas au courant des méthodes en usage dans le commerce des graines. Le marchand de campagne peut prélever ses échantillons sans ouvrir les paquets.

M. BOYCE : Je ne suis pas cultivateur.

M. FISHER : Non, mon honorable ami n'est pas cultivateur, ce qui ne l'empêche pas, ainsi que plusieurs autres membres de cette Chambre qui n'y entendent goutte, de causer agriculture.

M. BOYCE : Je n'ai pas causé agriculture.

M. FISHER : En effet, mon honorable ami ne s'est pas posé en ami des cultivateurs, mais bien plutôt en ami des marchands de graines. Les échantillons peuvent être prélevés, sans briser les sceaux, en se servant d'un petit instrument bien connu dans ce commerce et qui ne coûte que 25 cents. La plupart des marchands de détail achètent leurs graines par sacs, et ne vendent pas par paquets scellés. Le commerce de graines par paquets scellés, commerce qui ne fait que commencer et que nous devons encourager par tous les moyens possibles, mettra le marchand de détail à même de se protéger encore davantage. Si on l'attaque, ce sera à lui de chercher de se disculper. Mais je doute qu'il puisse être attaqué s'il montre à l'acheteur un échantillon de ce qu'il a acheté.

M. BOYCE : Serait-ce là une excuse?

M. FISHER : Que voulez-vous dire?

M. BOYCE : Il peut se faire qu'il ne soit pas attaqué, mais y aurait-il sujet de l'attaquer?

M. FISHER : Il pourrait être poursuivi en vertu des dispositions de la loi.

M. R. L. BORDEN : Il ne paraît pas y avoir là aucun moyen de mettre en vigueur cette disposition importante.

M. FISHER : Au contraire.

M. R. L. BORDEN : En vertu de la loi générale ?

M. FISHER : Oui et en vertu de l'article 16.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre n'a pas répondu à une demande que lui a faite l'honorable député de Muskoka (M. Wm. Wright). Il s'agissait de permettre que ce bill fût mis en discussion par le comité de l'Agriculture, car c'est là un sujet intéressant de très près la classe agricole. Aurait-on quelques objections sérieuses à cela.

M. FISHER: Je ne crois pas qu'au point où nous en sommes, ce bill puisse être soumis à un autre comité. Ce sujet a déjà été discuté à fond. D'ailleurs, il est en délibération devant le comité général de la Chambre, et je ne vois pas ce que nous pourrions gagner en le renvoyant à l'examen d'un comité spécial ou au comité de l'Agriculture. Je le répète, toute cette question a déjà été discutée à fond, et elle est de nouveau mise ici en délibération où chacun est bien libre de formuler sur ce sujet l'opinion qu'il lui plaira. En renvoyant ce bill à l'examen d'un autre comité, nous en retarderions inutilement l'adoption, sans profit pour personne.

M. SPROULE : Nous avons déjà renvoyé à ce comité des bills du même genre, comme celui concernant le marquage des colis de beurre et de fromage, et je crois aussi, le bill concernant le marquage des fruits.

M. FISHER : Pas ce dernier.

M. SPROULE : C'est possible, mais nous en agissons ainsi parce qu'il est souvent nécessaire d'entendre certains témoignages, dont on fait rapport à la Chambre. Le grand inconvénient, quant la Chambre siège en comité général, c'est qu'aucune personne étrangère à la Chambre ne peut être introduite. Des délégations peuvent aller voir le ministre, mais elles ne peuvent pas être admises en cette Chambre, et on ne peut pas, non plus, les interroger afin d'obtenir les renseignements nécessaires. Nous avons, d'autre part, le droit d'introduire qui bon nous semble devant un comité, et c'est de cette seule manière que nous pouvons espérer être pleinement renseignés. Mais l'honorable ministre ne paraît prêter aucune attentention à mes observations.

M. FISHER : J'ai déjà répondu à tout cela.

M. SPROULE : Je faisais partie de cette Chambre quand on a décidé de créer un comité de l'Agriculture, et je me rappelle que le grand argument qu'on a

alors fait valoir c'est que, ce comité étant surtout composé d'agronomes et de cultivateurs, nous aurions ainsi plus de chances d'être pleinement renseignés sur toutes les questions dans lesquelles les cultivateurs pourraient être intéressés. Aujourd'hui, on semble ne tenir aucun compte de ce comité. On empêche, pour ainsi dire, les cultivateurs ou les marchands de graines de se faire entendre, et on veut nous imposer ce bill comme projet de loi du Gouvernement.

M. FISHER : La demande de mon honorable ami pourrait avoir sa raison d'être, s'il s'agissait ici d'une question nouvelle. Mais, je le répète, cette question a déjà été étudiée à plusieurs reprises sous toutes ses faces, et chacun a été libre de présenter les observations qu'il lui a plu. Voilà des années qu'on parle de ce bill, ou du moins voilà des années que le principe de ce bill est en discussion. Je ne vois donc pas, je le répète, ce que nous pourrions gagner à renvoyer le projet de loi au comité de l'Agriculture, et je ne puis envisager l'offre qu'on nous en a faite que comme un piège destiné à empêcher l'adoption de cette mesure.

M. SPROULE : Ce n'est certainement pas là ce que j'ai en vue, et l'honorable ministre manque ici de déférence envers le comité, en laissant croire que quelques-uns de ses membres peuvent être animés de semblables desseins. Il dit que tous les intéressés ont déjà fait valoir leur cause, mais cela n'a pu être que par voie d'intermédiaires, car ces intéressés n'ont pas le droit de comparaître devant cette Chambre.

M. WALSH : Cet article pourrait-il s'appliquer aux graines achetées à l'étranger ?

M. FISHER : Je ne le crois pas.

M. WALSH : Celui qui achète des graines de bonne foi serait passible d'amende sans recours contre son fournisseur.

M. FISHER : Il serait préférable pour lui de n'acheter ses graines qu'au Canada.

M. WALSH : Et quand il s'agit du maïs distribué gratuitement pour fin de semence ?

M. FISHER : Ce maïs est destiné à l'alimentation.

M. WALSH : Oui, mais aux semences aussi.

(Adopté.)

Art. 10.—Examen des graines ; paiement des échantillons ; amende pour avoir entravé l'examen.

M. FISHER : On a présenté ici l'objection qu'un officier de justice pourrait pénétrer chez quelqu'un qui a des graines de semence et n'a pas intention de les vendre. Par conséquent, j'ai ajouté les mots suivants :

Où il aurait lieu de croire que la loi est violée de quelque manière que ce soit.

M. LENNOX : Où ces mots se trouvent-ils ?

M. FISHER : A la quatrième ligne de l'article, avant les mots "en l'immeuble". J'ai soumis la chose au département de la Justice, et l'on m'a dit que l'insertion de ces mots limiterait le droit de recherches aux cas où l'on aurait raison de croire que la loi est violée.

M. LENNOX : Ce sont là, du reste, les mots ordinaires en ces sortes de circonstances.

M. SPROULE : A-t-on chargé quelqu'un spécialement de la mise en vigueur de cette loi ?

M. FISHER : Cela ne pourrait se faire qu'en vertu d'un décret.

M. SPROULE : J'ai cru comprendre que le ministre nous avait dit que personne ne devait être nommé.

M. FISHER : J'ai dit que j'autoriserais quelques employés de mon département, ou même tous les employés attachés à la section des graines de semence, à agir ici en qualité de commissaires chargés de la mise en exécution de la loi.

M. SPROULE : Mais il n'y aurait pas d'inspecteur

M. FISHER : Nous ne nommerions aucun inspecteur.

M. SPROULE : Supposons qu'un cas se présente dans le Manitoba. Qui chargerait-on de la poursuite ?

M. FISHER : Je suppose que l'échantillon serait envoyé par quelqu'un du Manitoba qui croirait avoir des raisons de se plaindre. Il pourrait s'occuper lui-même de la poursuite, ou bien le département pourrait décider qu'il y a lieu d'intervenir. Mais cela ne pourrait être qu'exceptionnellement.

M. FOSTER : Alors, ce cas aurait à être jugé dans le Manitoba ?

M. FISHER : L'article 16 pourvoit à cela.

M. SPROULE : Comment présenter en cour des preuves satisfaisantes de l'analyse ?

M. FISHER : La réponse est dans l'article 15.

Art. 11.—Envoi des échantillons à l'analyste officiel des graines.

M. LENNOX : Je crois que le ministre modifiera cet article, qui est précisément celui sur lequel l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) a attiré son attention. L'honorable député de Toronto-nord a fait alors remarquer que ce changement devrait être quelque peu analogue à celui qui vient d'être apporté pour l'article 10, c'est-à-dire, si la personne avait raison de croire qu'elle est fondée à agir, ou quelque chose de ce

genre. Cette modification sera sans nul doute agréable au ministre, et je crois qu'il s'est ainsi exprimé l'autre jour.

M. FISHER : Il ne s'agit ici que du prélèvement de l'échantillon, et le droit de recherches se trouve déjà limité par les mots que je viens d'ajouter à l'article 10.

M. LENNOX : Je ne crois pas que le sens de ces deux articles soit, en cela, absolument le même.

M. FOSTER : En ajoutant les mots "ou a de bonnes raisons de soupçonner," cela dirait tout.

M. FISHER : Je n'ai aucune objection à ajouter ces mots.

M. LENNOX : On a employé le mot "croire" au lieu de "soupçonner" dans l'article précédent, et il me semble de ces deux articles devrait être rédigés de la même façon.

M. FISHER : Le mot "soupçonner" est bien le terme exact.

M. LENNOX : Vous préféreriez garder ce mot ?

M. FISHER : Je le préférerais.

M. SPROULE : Dans cet article, vous dites que le dénonciateur ou plaignant prélèvera un échantillon, et non pas l'achètera. En vertu de quelle autorité peut-il le faire ? Supposons qu'on refuse de lui laisser prélever cet échantillon ?

M. FISHER : Je crois que l'article 10 indique ce qu'il y a à faire en pareil cas.

M. SPROULE : L'article 10 se rapporte à toute personne chargée de la mise en vigueur de cette loi, tandis que l'article 11 parle de toute personne pouvant désirer acheter des graines et qui aurait raison de soupçonner que ces graines ne sont pas conformes à la loi. Cet article dit qu'on pourra prélever un échantillon et l'adresser à l'analyste. Mais rien, dans cet article, ne donne le droit de prélever cet échantillon, pour le cas où on refuserait de le remettre.

M. FISHER : La loi n'est considérée violée que quand l'achat est fait. Et si le dénonciateur ou le plaignant porte plainte, il pourra prélever un échantillon sur son achat, parce que, alors, les graines sont siennes. Mais l'article 10 autorise l'inspecteur à pénétrer dans l'établissement du vendeur et à prendre un échantillon en payant.

M. SPROULE : Si la seule personne chargée de la mise en vigueur de la loi résidait à Ottawa, et que les graines suspectes fussent au Manitoba, alors elles ne pourraient être prélevées pour analyse que par l'entremise d'un plaignant. Celui-ci pourrait n'avoir aucun besoin d'acheter ces graines, tout en étant convaincu que ces graines sont impures.

M. FISHER : S'il soupçonnait que ces graines fussent impures, il pourrait en acheter une petite quantité et prendre là-dedans son échantillon. Je ne crois pas qu'il serait convenable d'accorder à un plaignant ordinaire le droit de pénétrer dans l'établissement d'une autre personne, et là prélever un échantillon, ou forcer cette personne à lui remettre un échantillon. L'article 10 donne ce droit à l'inspecteur chargé de la mise en vigueur de la loi, et ce droit n'est donné à nul autre.

M. SPROULE : Vous édictez qu'il fera quelque chose qu'il n'a pas le pouvoir de faire. Vous ne dites pas qu'il en fera l'achat, mais vous dites qu'il le prendra et qu'il le prendra en présence de deux témoins. Maintenant, le ministre reconnaît qu'il ne peut pas agir ainsi. C'est là ce que nous prétendons, que la personne en cause ne serait peut-être pas disposée à laisser prendre les graines.

M. BARKER : L'objection que l'on a à l'article 11, c'est qu'un facheux ou un brouillon quelconque pourra se présenter chez un marchand et insister pour qu'on lui livre un échantillon .

M. FISHER : Il n'a pas le pouvoir de le faire.

M. BARKER : Quels sont les termes de la loi ? "Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant qui trouve ou soupçonne qu'il se vend des graines" en prélèvera un échantillon. Pourquoi ne pas ajouter les mots de l'article précédent : "Quiconque est chargé de la mise à exécution du présent acte" ?

M. FISHER : Il n'y a rien là qui confère à qui que ce soit le pouvoir d'agir ainsi. L'article 10 confère ce pouvoir à l'inspecteur seul ; mais l'article 11 ne le confère à personne. Cela veut dire simplement que ces personnes prélèveront un échantillon lorsque les graines seront en leur possession.

(Interruptions et rires.)

M. FISHER: Mes honorables amis peuvent rire, mais je pense que c'est là tout le pouvoir qui est donné ici. Si ces personnes n'ont pas les graines en leur possession, elles ne peuvent prélever l'échantillon ; mais si, au contraire, ces graines leur appartiennent, cet article prescrit qu'elles devront prélever un échantillon et le prélever d'une certaine manière.

M. SPROULE : Elles ne songeraient pas à se plaindre de leur propre semence ?

M. FISHER : Pardon : si j'achète des semences d'un marchand, de ce moment elles m'appartiennent ; si je trouve qu'elles sont impures, j'en prélève un échantillon et je dépose ma plainte.

M. SPROULE : Supposons que vous ne désiriez pas acheter ?

M. FISHER : Alors je puis demander au vendeur de m'en remettre un. L'inspecteur est autorisé à se rendre sur les lieux et à

prélever un échantillon, mais personne autre ne l'est.

M. BOYCE : Mais aux termes de cet article ces personnes sont autorisées ?

M. FISHER : Ce n'est pas mon avis. Je pense qu'elles sont autorisées à prélever un échantillon seulement dans les cas où les semences leur appartiennent ou lorsque le vendeur leur permet de le faire.

M. BOYCE : Cet article. d'après ma connaissance de l'anglais, n'est susceptible que d'une interprétation, celle-ci : que l'inspecteur, c'est-à-dire la personne chargée de la mise en application de l'acte, aux termes de l'article 10, et le dénonciateur ou plaignant, ou en d'autres termes, toute personne du voisinage qui s'est mis dans la tête de déposer une plainte contre quelqu'un pour infraction à l'acte, devra prélever un échantillon des graines en question. Il est obligé de prélever l'échantillon, car on se sert du mot "prélèvera" et non pas des termes "pourra prélever" ; et cet échantillon devra être soumis à l'analyse suivant le mode prescrit dans l'article 12.

M. ALCORN : Il est évident que l'article ne s'applique pas seulement au cas supposé par le ministre. Les termes " s'offre ou s'expose en vente ou se tient des graines pour la vente " ne peuvent vouloir dire que ces graines sont exposées ou tenues en vente par le futur acheteur. Ils doivent concerner le vendeur. En conséquence, le dénonciateur ou plaignant doit prélever un échantillon des graines pendant qu'elles sont en la possession d'une autre personne. Elles ne sont évidemment pas en sa propre possession. L'article 10 donne à l'inspecteur le droit de prélever un échantillon ; mais l'article 11 étend ce droit à quelques autres classes de personnes. Il dit : " Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant ".

M. FISHER : Je ne prétends pas trancher la question comme pourrait le faire un avocat ; mais cet article fut soumis au département de la Justice et approuvé par les fonctionnaires de ce département, comme répondant à notre intention. L'article 10 autorise toute personne chargée de la mise à exécution de l'acte à se présenter en tous lieux et à prélever des échantillons.

L'article 11 s'occupe d'une affaire déjà engagée. Il suppose que l'action est déjà prise ou doit l'être, et en vue de prouver les faits, il prescrit que l'inspecteur ou le dénonciateur ou le plaignant expédiera un échantillon de la graine au fonctionnaire chargé de faire l'analyse des graines. Je ne vois pas que l'article autorise ces personnes à en agir de la sorte dans le cas où le propriétaire des marchandises s'oppose au prélèvement de l'échantillon. Règle générale, je pense que l'affaire pourrait se présenter de deux manières. Ou bien les marchandises auraient été offertes en vente au plaignant, au dénonciateur ou à l'inspecteur; ou bien les marchandises auraient déjà été vendues, et le dénonciateur ou plaignant croirait qu'il a été trompé. Dans ce dernier cas, le plaignant a les graines en sa possession et peut expédier un échantillon pour analyse. Dans l'autre cas, où une offre de vente a été faite mais où la vente n'a pas été consommée, le dénonciateur peut dire : " Je voudrais prélever un échantillon de ces graines afin de les analyser." Mais je ne pense pas qu'il soit autorisé à le faire dans le cas où le vendeur s'y oppose. Ce à quoi vise cet article, c'est qu'il soit prélevé un échantillon par la personne lésée, et que cet échantillon soit transmis au laboratoire du Gouvernement pour être analysé.

M. R. L. BORDEN : Me permettra-t-on de suggérer que l'article précédent semble conférer d'amples pouvoirs de se porter sur les lieux et de prélever des échantillons.

M. FISHER : A l'inspecteur.

M. R. L. BORDEN : Vous ne désirez pas qu'aucune autre personne ait ce pouvoir?

M. FISHER : Non.

M. R. L. BORDEN : Pourquoi ne suffirait-il pas de dire : " Pourra transmettre un échantillon de ladite graine à toute personne que le Gouverneur, en conseil des ministres, pourra nommer "? Le sens serait dès lors beaucoup plus clair et la difficulté n'existerait plus.

M. FISHER : Je n'aimerais pas, sans avoir eu le temps d'y réfléchir, modifier l'article, car il a été soumis au département de la Justice, et les fonctionnaires de ce département ont déclaré qu'il atteignait la fin qu'on se proposait. L'article 10 déclare que c'est une infraction de gêner l'inspecteur lorsqu'il désire prélever des échantillons, mais il n'autorise personne autre à les prélever. Mon honorable ami comprendra que même dans le cas où l'action n'aurait pas été prise par l'inspecteur ou la personne chargée de la mise à exécution de l'acte il faudrait transmettre un échantillon au laboratoire pour analyse.

M. R. L. BORDEN : Il vous faut obtenir un échantillon de la même graine ; mais supposons que ces graines aient été vendues, comment pourrez-vous obtenir un échantillon ? Il ne s'en trouve peut-être pas un autre sac en la possession du marchand.

M. FISHER : Il est nécesaire de se procurer un échantillon de la graine même qui a été vendue.

M. SPROULE : Voici un cas qui m'a été soumis : Supposons qu'un homme achetât de la graine et la semât ; mais que plus tard, ayant raison de craindre qu'elle ne fût pas du degré de pureté voulue, il cherchât à se procurer un échantillon de cette graine ; quel pouvoir aurait-il de le faire ? J'étais asez naïf pour croire qu'aux termes de l'article, il pouvait faire la demande de l'échantillon en présence de deux témoins et que

le vendeur serait obligé d'obtempérer à sa demande.

M. FISHER : Il n'aurait pas le droit, je pense, d'exiger un échantillon de la graine ; il lui faudrait payer le prix de l'échantillon afin de l'obtenir. C'est de cette façon que j'interprète l'article, et c'est aussi le but que je voulais atteindre.

M. SPROULE : Mais supposons que le marchand refuse de faire la vente ; il devrait y avoir quelque moyen de se procurer l'échantillon. Il ne s'agit pas tant de savoir ce qu'il faudra payer, mais plutôt d'être assuré qu'on pourra obtenir un échantillon.

M. R. L. BORDEN : J'ai demandé au ministre si c'était là la fin qu'on se proposait et j'avais compris qu'il m'avait répondu que non. Ce que l'on propose maintenant, c'est que la personne chargée de la mise à exécution de l'acte ou le plaignant, suivant le cas, soit autorisé à se rendre chez le marchand et à le forcer à lui livrer un échantillon de la même classe de marchandise, afin que cet échantillon puisse être transmis au département pour analyse. La rédaction que j'ai proposée ne couvre pas cela, mais je n'avais pas compris que c'était là la fin que le ministre avait en vue.

M. FISHER : Je ne pense pas que ce soit à propos.

M. R. L. BORDEN : Je suis de cet avis.

M. FISHER : Ce serait une source d'ennui, et il serait dangereux je pense de permettre qu'un échantillon de graines autre que celles vendues fut soumis comme preuve relative à la vente d'une certaine semence. Je suppose que mon honorable ami achète un boisseau de semence de graminées dans un magasin de campagne, et qu'après l'avoir semé il ait raison de croire que la vente a été faite en contravention des dispositions du projet de loi. S'il obtient un échantillon de semence de graminées, même pris dans le même sac où celle dont il s'est servi a été prise, il aura toujours de la difficulté, comme son avocat le lui dirait, je pense, à prouver que c'est la même semence. Ce que l'acte a en vue c'est que l'échantillon, produit comme pièce à conviction, soit prélevé sur la graine même qu'il a achetée ou qu'il a gardée en sa possession.

M. SPROULE : Si vous forcez le grainetier à mettre une étiquette sur son sac de graines, il suffira de prouver, je pense, que l'échantillon obtenu après coup venait du même sac, portant la même étiquette que celui d'où provenait la graine dont on se plaint.

M. ALCORN : Je proposerais qu'après le mot ' graines ", dans la trente-huitième ligne les mots suivants soient ajoutés, " s'il lui a été vendu de ces graines."

M. COCKSHUTT : Je regrette qu'il m'ait fallu m'absenter de la Chambre et que plusieurs articles aient été en mon absence adoptés à la hâte. Je me vois forcé de commencer ma discussion à tout hasard. Cet article est des plus condamnables. J'ai déjà fait observer au ministre précédemment qu'il permet le prélèvement d'un nombre indéfini d'échantillons. Le ministre reconnaît qu'il ne comprend pas le sens de cet article ; mais une chose qui ne saurait être dite plus clairement dans la langue anglaise, c'est qu el'inspecteur, non seulement pourra mais devra prendre des échantillons, que le dénonciateur pourra prendre des échantillons et que le plaignant pourra se présenter et demander des échantillons. Et ces échantillons sont envoyés à l'analyste. Je m'en vais lire une opinion qui nous fait voir ce que l'analyste est en mesure de tirer de l'examen de ces échantillons. Voici un extrait des témoignages rendus devant le comité de l'agriculture de la Chambre des communes d'Angleterre ; le ministre reconnaîtra que cette opinion doit avoir quelque poids :

Si l'on prend l'opinion de deux botanistes ou plus sur un échantillon en particulier, on peut s'attendre à des variations d'au moins 5 p. 100.

Et le ministre n'accorde que cinq graines par mille.

Et dans certains cas la variation sera beaucoup plus grande. Il en est ainsi plus particulièrement lorsqu'il s'agit des herbes les plus fines, comme les pâturins, et pour celles-là une marge de 5 p. 100 ne serait pas déraisonnable. Dans les grains de qualité inférieure la variation est plus grande que dans celles qui renferment une forte proportion de semences germantes. Il semblerait opportun de définir les conditions dans lesquelles les essais devront être faits, et autant que possible faire faire les essais de plus d'une manière. Des graines de trèfle soumises à l'épreuve durant une période de deux ou trois semaines, et des semences de graminées soumises à l'épreuve durant quatre ou cinq semaines n'ont pas germé, et cependant ont fini par germer lorsque la période d'épreuve fut prolongée au delà de cette limite. Il existe une divergence d'opinions entre les botanistes quant au traitement des graines qui sont si dures qu'elles ne germent pas durant l'épreuve. Quelques-uns rejettent ces graines entièrement : d'autres, comptant que certaines de ces graines finiront par germer, en désignent une proportion quelconque comme graines aptes à germer.

Et le ministre se propose de prélever un nombre interminable d'échantillons et de les soumettre à des experts qui en feront une analyse imparfaite, qui ne peuvent pas en faire une analyse parfaite, pas plus que nous ne pouvons fournir des graines parfaites. Il est à ma connaissance que des particuliers ont souffert de mesures vexatoires prises en vertu des règlements du département de l'Agriculture. Je suis en mesure de dire que des semences ont été prises subrepticement chez des marchands. Le ministre le sait-il Le présent bill permet au dénonciateur et au plaignant de prélever des échantillons de graines chez le marchand, que celui-ci y consente ou non. On l'a déjà fait en conformité d'instructions officielles ;

et ce n'est pas un particulier désireux d'acheter ou de semer des graines qui l'a fait, le dos un adversaires politique. (Interruptions.) C'est bien le cas, et j'en puis fournir la preuve au ministre, j'en ai souffert moi-même et je sais à quoi m'en tenir. Quel est l'homme qui a obtenu des graines de ma maison hors ma connaissance et sans mon consentement ? Si le ministre ne le sait pas, il ferait mieux de s'en informer. Quel est l'homme qui m'a appris que ces graines avaient été livrées à quelqu'un qui n'avait pas l'intention d'en faire commerce ou de les semer ? C'est mon adversaire politique qui m'a communiqué le résultat de l'analyse en me disant : " Ces graines ont été achetées de vous ; vous avez été joué." Est-ce là la sorte de loi que le ministre va faire adopter par la Chambre ? Je lui demande de remettre cette disposition à l'étude ; elle permet à n'importe qui d'entrer dans votre établissement et d'exiger qu'on lui livre des échantillons. Elle permet à n'importe qui, qu'il soit ou non acheteur de bonne foi, qu'il soit ou non votre adversaire politique, de pénétrer dans votre établissement et de prendre ces graines malgré vous. Il peut les acheter d'un de vos employés quand vous avez le dos tourné ; rien n'indique qu'il ne puisse le faire.

Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant qui trouve ou soupçonne qu'il se vend ou s'offre. . . . .

Que le ministre réfléchisse bien sur ce mot " ou s'offre " ; c'est-à-dire qu'il n'est pas nécessaire que les graines aient été achetées ; il suffit qu'elles aient été offertes. Le bill dit " s'offre ou s'expose en vente, ou se tient des graines pour la vente " ; et cet homme peut entrer dans le magasin, qu'il ait ou non l'intention d'acheter, qu'il soit ou non cultivateur, qu'il s'y entende ou non en matière de graines, il peut entrer dans le magasin et demander qu'on lui livre des échantillons. Est-ce là, en bonne justice, ce que le ministre a l'intention de faire ? Nous savons qu'il est déjà assez pénible d'avoir affaire avec des employés de l'administration ou des favoris politique ; mais s'il a résolu de mettre ce projet de loi à exécution nous préférons être mis à la merci d'un inspecteur nommé par le Gouvernement plutôt que d'être exposés aux manœuvres de n'importe quel délateur qui jugera à propos de pénétrer dans votre établissement. Je prierai le ministre de n'accorder le pouvoir dont il est question dans cet article qu'à un inspecteur régulièrement nommé et qui sera censé connaître quelque choses du commerce des graines. S'il faut que nous soyons livrés à la merci de quelqu'un, que ce soit à la merci de nos adversaires plutôt qu'à celle d'un inconnu, du premier délateur venu, ou de délateurs à la douzaine.

M. FISHER : C'est grand dommage que l'honorable député ait été absent de la Chambre quelque temps. Il accuse le comité d'avoir adopté précipitamment quelques articles en son absence. Je ne saurais dire si l'honorable député a beaucoup d'expérience en matière de débats de corps législatifs ; mais voilà près de deux heures que nous siégeons, et nous n'avons adopté que deux articles, dont l'un a été discuté a peu près une heure et trois quarts cet après midi pendant que l'honorable député était absent. S'il avait été ici tout le temps, il ne m'aurait pas reproché tous ces horribles méfaits. L'honorable député, inconsciemment, j'en suis sûr, m'a fait dire tout le contraire de ce que j'ai dit en expliquant cet article même il y a quelques instants. L'interprétation qu'en donne l'honorable député peut être exacte ; il comprend bien la langue anglaise ; il la comprend à fond, et, bien entendu, nous n'avons plus qu'à prendre note et à en passer par ce qu'il dit. D'un autre côté, la fin que je me proposais, lorsque l'acte fut rédigé, était tout le contraire que celle que l'honorable député m'attribue.

M. SPROULE : Plusieurs avocats qui font partie de l'opposition n'acceptent pas l'interprétation qu'en donne le ministre.

M. FISHER : Comme je l'ai dit, je ne prétends pas donner une opinion d'avocat ; je me guide sur celle du département de la Justice dont les fonctionnaires ont declaré que cet article avait le sens que je lui ai prêté. L'honorable député nous a fait la faveur d'un autre discours ce soir, après nous avoir favorisés d'un bon nombre cet après-midi.

Je me rappelle que cet après-midi il nous a déclaré que ses commettants l'avaient autorisé à dire ce qu'il voudrait et tout ce qu'il voudrait au sujet de ce bill, et qu'ils le soutiendraient. L'honorable député se prévaut pleinement de cette permission ; il ne se gêne pas pour en parler. Il se peut que ses commettants, lorsqu'il les reverra et qu'il leur demandera d'approuver sa conduite, lui demandent d'expliquer plusieurs de ses déclarations, et l'honorable député se trouvera peut-être embarrassé à maints égards de fournir cette explication. J'observe qu'il a modifié ses opinions, ou du moins sa manière de les présenter, bien des fois dans le cours de ses diverses allocutions. A entendre l'honorable député, cet article prescrirait que tous et chacun, que d'innombrables personnes pourront pénétrer chez le marchand et prélever autant d'échantillons qu'il le voudront. C'est à peu près le sens des paroles de l'honorable député. Or, j'ai fait observer que, d'après mon interprétation, personne, à l'exception de l'inspecteur, aucun délateur, aucun plaignant, ne pouvait pénétrer chez une personne quelconque et y prélever des échantillons.

M. BARKER : Pourquoi l'honorable ministre ne l'a-t-il pas dit ?

M. FISHER : Je l'ai dit ; j'ai déclaré

nettement qu'à mon avis cet article n'autorisait personne à s'emparer de graines qui ne lui appartenaient pas. Je ne conçois pas qu'on ait pu se méprendre sur le sens de mes paroles, car je l'ai affirmé plus d'une fois et très nettement. J'ai déclaré que l'article 10 donnait à l'inspecteur ou à la personne chargée de faire observer la loi, le pouvoir en question ; qu'on le payait pour cela. Mais j'ai aussi déclaré nettement que personnne autre n'avait ce pouvoir, et mon interprétation de l'article 11, c'est que personne n'a ce pouvoir.

M. R. L. BORDEN : Le ministre voudra-t-il dire qu'ele est la fin qu'on se propose dans l'article 11 ? Je me suis efforcé de bonne foi de m'en rendre compte, et vraiment je ne puis le comprendre.

M. FISHER : Je voulais qu'il fût compris que dans les cas de contestation, lorsqu'un plaignant voudrait se procurer un échantillon des semences faisant le sujet du litige ou au sujet desquels il a l'intention d'intenter une poursuite, il lui faudrait prélever cet échantillon et l'expédier au laboratoire pour y être analysé.

M. R. L. BORDEN : Comment se le procurera-t-il ?

M. FISHER : N'importe comment ; comme il le pourra.

Quelques DEPUTES : Il le volera ?

M. FISHER : Non, s'il le vole il sera punissable en vertu de la loi du pays.

M. HENDERSON : Vous avez dit qu'il se le procurerait par n'importe quel moyen à sa portée.

M. FISHER : Je considère qu'il va de soi qu'il s'agit d'un citoyen respectable du Canada et qu'il ne songeait pas à le voler.

M. BOYCE : Le ministre suppose-t-il qu'il y a eu vente ou négociation au sujet de ces graines et que l'inspecteur, le dénonciateur ou le plaignant cherche à se les procurer de l'acheteur ?

M. FISHER : Je ne suppose pas nécessairement qu'il y a eu vente, car cet acte couvre d'autres cas à part celui d'une vente; s'il y a eu vente, et si la poursuite est la suite d'une vente, alors l'acheteur qui est propriétaire des semences peut prélever autant d'échantillons qu'il le voudra.

M. BOYCE : Ce n'est pas ce que la rédaction semblerait indiquer, bien qu'on puisse lui donner cette interprétation.

M. FISHER : C'est une question de rédaction. Cet article a été redigé par le dépertemnt de la Justice et je le crois bien rédigé. L'honorable député a demandé s'il était nécessaire qu'il y eût vente. Je présupposais qu'il y avait eu vente dans certains cas. Mais il pourrait arriver qu'on eût besoin d'un échantillon sans qu'il y eût eu vente ; dans un cas comme celui-là, je ne permettrais de prendre un échantillon qu'avec le consentement du propriétaire des semences.

M. R. L. BORDEN : Si tout dépend du consentement, il n'est pas nécessaire de passer une loi. Si cette disposition a trait à des graines dont on a déjà fait l'achat, aucun statut n'est nécessaire, en vue d'autoriser un inspecteur ou un plaignant à transmettre un échantillon au département de l'Agriculture. Aucune loi ne défend d'expédier quoique ce soit au départment de l'Agriculture. N'importe quoi, pourvu que ce ne soit rien de dangereux ou de nature à faire sauter le département.

Supposons maintenant cet autre cas où les graines restent en la possession du marchand ; si j'ai bien compris. cette disposition n'a pas pour but de donner à l'inspecteur, au dénonciateur ou au plaignant le droit de forcer les portes et de prélever un échantillon contre le gré du marchand. L'honorable ministre l'a déclaré nettement : il faut obtenir le consentement du marchand. Or, il n'est pas besoin de statut dans ce cas. Du moment qu'il a le consentement du marchand, rien ne l'empêche de prélever un échantillon et de le faire parvenir au département de l'Agriculture. Au reste, la loi générale du pays y pourvoit. Je conçois qu'il soit très désirable de transmettre des échantillons, mais je ne vois pas pour le moment, d'après ce que je puis comprendre des intentions de l'honorable ministre, que l'article ait quelque effet dans ce sens. Je pensais d'abord qu'on se proposait d'autoriser le plaignant ou l'inspecteur à prélever des échantillons même contre la volonté du marchand ; car il pourrait être nécessaire de le faire dans certains cas. Mais l'honorable ministre me dit nettement que ce n'est pas du tout la fin que l'on se propose.

M. FISHER : Non pas aux termes de cet article-ci, mais aux termes de l'article 10.

M. R. L. BORDEN : Cette disposition se trouve déjà contenue dans l'article 10 ; il n'est donc pas nécessaire de la répéter dans cet article-ci.

M. FISHER : Je dirai à mon honorable ami que le but que nous nous proposons d'atteindre par cette disposition pourrait être atteint dans bien des cas indépendamment de cet article. A mon avis, cet article ne confère aucun pouvoir. Il énonce simplement la procédure qu'il sera, je pourrais presque dire, nécessaire de suivre dans toute poursuite. Je présuppose que la preuve à l'appui de la plainte sera l'analyse du laboratoire des semences, et cet article prescrit que dans ce but et pour cette fin, il sera nécessaire de prélever un échantillon. Tout cela pourrait être fait en l'absence de l'article. L'article déclare simplement qu'il faudra le faire et qu'il faudra le faire pour cette fin. J'ai interrompu, il y a un instant, l'honorable député pour lui faire observer que l'article 10 donne à l'inspecteur, ou à la personne chargée de faire observer la loi le pou-

voir de prélever un échantillon à certaines conditions et sauf certaines restrictions. Cet article-ci simplement lui prescrit de le faire. Ce sera peut-être son devoir de le faire. Le département pourra lui ordonner de le faire, et il n'est peut-être pas nécessaire d'introduire de telles prescriptions dans le statut.

M. R. L. BORDEN : Je ne pense pas que ce soit nécessaire.

M. FISHER : Il se peut que ce ne soit pas nécessaire.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire observer qu'il n'est pas expédient, à mon avis, d'insérer cette disposition dans la loi, si elle n'est qu'indicative de la procédure à suivre. Vous vous servez de termes qui ne sont pas clairs. Vous dites "prélèvera un échantillon". Dans l'interprétation d'un article comme celui-là, un tribunal considèrerait qu'il a été mis là pour une fin quelconque, et non pas simplement dans le but d'obliger un fonctionnaire à faire ce qu'il est déjà obligé de faire en vertu des instructions du département, indépendamment du statut. Il y aurait donc quelque danger à laisser l'article dans sa forme actuelle. Si vous déclarez bien nettement dès le début qu'il ne fait que tenir lieu d'instructions officielles à l'inspecteur, au plaignant ou au dénonciateur en vue de l'analyse à faire, l'article ne présente pas grand inconvénient quoiqu'il n'ait pas grande utilité, à mon avis ; mais à moins que vous ne l'établissiez d'une manière parfaitement claire, je pense que l'article pourra être interprété dans un sens autre que l'honorable ministre prétend vouloir lui donner.

M. FISHER : Je pense qu'il va un peu plus loin que cela dans ce sens ; il serait malheureux, à mon avis, que des poursuites fussent intentées sous l'empire de cet acte sans qu'un échantillon eût été prélevé et expédié au laboratoire pour analyse. Il serait tellement difficile de faire la preuve en ce qui regarde la pureté des graines, qu'à mon avis cette précaution préléminaire serait indispensable à l'instruction du procès.

M. R. L. BORDEN : Vous voulez dire que l'échantillon devrait être prélevé par le cultivateur qui a acheté les graines ou par l'inspecteur?

M. FISHER : Par n'importe qui. Mettez l'inspecteur de côté pour le moment. Il est hors de doute que l'inspecteur a le droit de prélever un échantillon en vertu de l'article 10. Si l'inspecteur désire faire rapport au département, par exemple, que certaines graines sont exposées en vente, ce sera son devoir de prélever un échantillon et de le prélever de la manière que l'article 10 l'y autorise. Bien entendu, il serait tenu d'en payer le prix. Maintenant, dans un autre cas, où il est intenté une poursuite, il serait malheureux, je pense, que l'action fût intentée sans prélèvement d'un échantillon. Je supposerais que le prélèvement de l'échantillon est une formalité à peu près indispensable à l'instruction du procès. Je ne voudrais pas interdire à toute personne d'intenter une action à moins d'avoir prélevé un échantillon; mais, à mon avis, un acte de la nature de celui-ci n'aurait pas de garantie d'efficacité, si l'on n'établissait pas une procédure pour la détermination des échantillons. C'est pourquoi j'ai toujours été d'opinion qu'il était à peu près indispensable—je ne le dirais pas en propres termes dans le statut—mais je pense qu'il est à peu près indispensable dans l'application pratique de la loi de prélever des échantillons et de les expédier au laboratoire pour y être analysés, laquelle analyse servira de preuve dans les poursuites intentées en vertu de l'acte.

M. R. L. BORDEN : Ces analyses sont-elles reconnues comme preuves par le statut?

M. FISHER : Oui, par un autre article du statut, et c'est la raison pour laquelle nous avons introduit cette disposition particulière. Je le répète, je ne considère pas pour ma part que cet article confère de pouvoirs nouveaux ou autorise quelqu'un à prélever des échantillons contre le gré du vendeur ou du propriétaire des graines. Je ne pense pas que mon honorable ami interprète l'article de cette manière. Je suis d'accord avec lui sur ce point ; je ne pense pas qu'il confère ce pouvoir, et je ne désire pas qu'il le confère. Si tous ces termes sont compris dans la rédaction, c'est probablement parce qu'on ne pouvait faire autrement. J'imagine qu'en bonne rédaction judiciaire, il vaut mieux se servir de ces mots : "Tout inspecteur, ou dénonciateur, ou plaignant." Puis on ajoute ces mots : "Qui trouve ou soupçonne qu'il se vend, s'offre ou s'expose en vente ou se tient des graines pour la vente, pour les fins de l'ensemencement." Je suppose que la rédaction de cet article laisserait à désirer si tous ces mots n'étaient pas insérés de manière à embrasser toute la portée de l'acte.

M. R. L. BORDEN : Si l'honorable ministre voulait prendre mon conseil, il ferait remettre à l'étude cette rédaction. Je pensais que la fin que l'on se proposait dans ce bill était celle proposée par l'honorable ministre lorsque je le lus pour la première fois, et il peut être interprété dans ce sens. Mais je pense que l'honorable ministre atteindrait mieux son but s'il changeait quelque peu la rédaction. S'il soumettait au département de la Justice les délibérations du comité à cet égard, on n'aurait probablement aucune difficulté à la rendre un peu plus conforme à ce qu'il déclare être son intention.

M. FISHER : Je ne désire aucunement insister. Je ne demande pas mieux que d'accepter un conseil aussi amical de la part du chef de l'opposition, et je serais heureux de pouvoir le faire. D'autre part, je tiens beaucoup à ce que ce bill soit admis ce soir à sa deuxième lecture. On me suggère que nous

pourrions adopter l'article tel qu'il est, et plus tard, si le département de la Justice a quelque désir de modifier cet article, la modification pourra se faire lors de la troisième lecture, l'article pouvant être de nouveau soumis au comité au besoin.

M. TAYLOR : Hier au soir, avant que la séance fût levée, mon honorable ami de Greyest (M. Sproule) demanda au directeur général des Postes qui était chargé de la direction de la Chambre à ce moment-là comme à celui-ci, quelles questions seraient inscrites à l'ordre du jour de cette séance. Le directeur général des Postes annonça que nous commencerions par discuter le bill du recensement, puis celui des semences, et qu'ensuite nous aborderions les subsides et particulièrement la discussion des prévisions budgétaires du département des Chemins de fer et des Canaux. Si nous devons exécuter ce programme, il vaudrait mieux, je pense, que le ministre de l'Agriculture acceptât la proposition faite à deux ou trois reprises par la gauche, et que le bill fut renvoyé au comité de l'agriculture, où les agriculteurs et les avocats pourraient y faire les modifications nécessaires sans perte de temps pour la Chambre.

Il est d'autant plus nécessaire qu'il accepte cette proposition qu'il en est rendu à un point où son projet n'avance plus guère. Apparemment, il faudra deux ou trois jours pour terminer la discussion de ce bill dans la Chambre. J'ai un grand respect pour le directeur général des Postes et j'aimerais que la promesse faite par lui, hier soir, au sujet de l'adoption de ces deux bills, fût remplie et que nous avancions quelque peu dans la discussion des prévisions budgétaires. Nous aimerions à connaître l'opinion du directeur général des Postes au sujet de ce bill et quant à l'opportunité de le renvoyer au comité et de ne pas le discuter ici.

Sir WILLIAM MULOCK : Il a été émis un si grand nombre d'opinions qu'il me serait impossible d'en émettre une nouvelle.

M. BOYCE : J'allais faire cette proposition au ministre que nous pourrions adopter l'article 11 pour le moment, comme il le désire, mais avec les réserves suivantes. Lorsqu'il en viendra à examiner l'a-propos de modifier la rédaction de l'article 11, qui est ambigu, qu'il ajoute plutôt à l'article 10 l'interprétation qu'il donne à l'article 11 dans ses termes actuels. De cette manière il n'y aura plus d'erreur possible. Voici à peu près ce qu'il pourrait ajouter à l'article 10 :

Et cet échantillon ou ces échantillons devront être expédiés par la personne chargée de faire observer la loi à la personne que le Gouverneur général en conseil nommera analyste officiel des semences.

Puis ajouter la disposition effective de l'article 11. Il me semble que cela répondrait au but que le ministre se propose d'atteindre, c'est-à-dire que, dans les cas où sous l'empire de l'article 10, la personne chargée de faire observer la loi soupçonne qu'il y a violation de l'acte, elle pourra en sa qualité officielle se présenter et prélever des échantillons ; puis, aux termes de ce paragraphe, ces échantillons seront transmis à l'analyste en conformité des dispositions de l'acte.

M. FISHER : Je ne perdrai pas cette observation de vue lorsque je discuterai la question avec le département de la Justice.

M. COCKSHUTT : Je propose que l'interprétation donnée à cet article par le ministre soit ajoutée à cet article lorsqu'il sera soumis au département de la Justice, car cette interprétation ne concorde pas avec les termes mêmes de l'acte. Le département verra alors s'il lui est possible de donner à l'article la même interprétation que le ministre ; pour ma part, je ne saurais le faire. Le ministre a eu l'obligeance de dire que certaines de mes déclarations ne seraient pas approuvées par mes commettants.

M. FISHER : Je me le demande.

M. COCKSHUTT : Il se peut ; mais je faisais de mon mieux pour améliorer le bill du ministre ; et j'ajouterai que si le ministre s'était appliqué simplement à préparer le meilleur projet de loi possible sans songer à ce penseraient ses commettants ou les électeurs en général, il aurait mieux réussi qu'il n'a fait et il nous aurait fourni plus de renseignements qu'il n'a fait. Il se préoccupe trop de savoir quel sera l'effet sur les électeurs et il ne se préoccupe pas assez de soigner la rédaction des articles. Suivant moi, il devrait s'appliquer d'abord à soigner la rédaction du bill. Cet article est aussi clair que la langue anglaise lui permet de l'être. Il est bien libre de prétendre que le sens de cet article est celui qu'il lui donne et en atténuer l'effet de cette manière. Il peut bien dorer la pilule qu'il nous destine. Malheureusement, le ministre ne sera pas présent quand le procès sera instruit en cour, et le tribunal n'interprétera pas l'article comme il le fait. Il interprète l'article à la manière d'un grand agriculteur, mais lorsque la cause sera appelée, j'ose dire, dans le langage de mon savant "leader", que l'interprétation du tribunal ne sera pas celle que le ministre a donnée ce soir. L'article dit que l'une des personnes nommées "prélèvera un échantillon". Le ministre déclare que cela ne signifie rien. Alors, au nom de tout ce qu'il y a de bon, omettez-le, effacez-le, rayez-le et mettez le où il devrait être : au panier. Je prétends que le ministre, d'après sa propre interprétation de ses paroles, devrait supprimer l'article.

M. R. L. BORDEN : Bien entendu, il est compris que nous pourrons revenir sur la question et la discuter en comité, si nous le jugeons a propos.

M. FISHER : Oui, si le département de la Justice pense que l'article doit être modifié.

Art. 12. — Les échantillons de graines, doivent être prélevés en présence du vendeur ou de deux témoins.

M. BOYCE : Je veux appeler l'attention du ministre d'une façon toute particulière sur le paragraphe (b) de cet article. Il me semble qu'il serait dangereux et injuste de permettre au dénonciateur ou au plaignant de faire un certificat qui pourrait être produit devant une cour de justice, au cas où il y aurait poursuite. Le paragraphe dit qu'il " sera fait ", c'est-à-dire qu'il y aura obligation de faire un paquet portant le nom et l'adresse de la personne qui a vendu, offert ou exposé en vente lesdites graines; mais le paquet peut contenir beaucoup d'autres choses ; il pourrait contenir le récit de certains faits qui n'ont pas de rapport avec la cause et dont la connaissance pourrait avoir un effet dommageable lorsqu'elle viendrait devant un tribunal. Le ministre prétendra peut-être que tout ce que pourrait dire un dénonciateur ou plaignant ne changera pas la qualité de la graine ou la rendra plus mauvaise, mais j'ajouterai que l'on pourrait fort bien faire disparaître de la loi les mots " dénonciateur ou plaignant ", qui sont inutiles si l'on accepte l'interprétation de l'honorable chef de l'opposition.

M. FISHER : Il faudra toujours avoir un échantillon pour l'épreuve; et que cet échantillon soit prélevé par un dénonciateur, un plaignant ou un inspecteur, cela ne fait guère de différence, et il faudra toujours avoir des renseignements avec cet échantillon. Si aucun renseignement ne l'accompagnait, on ne pourrait dire d'où la graine vient, s'il fallait instituer une poursuite. Le seul but de ce certificat est de pouvoir constater, au cas où plus tard on ferait un procès, que c'est bien le même échantillon de graines, et il est nécessaire qu'il ne puisse pas y avoir de doute si l'on veut que l'analyse soit acceptée comme preuve.

M. BOYCE : Mais les mots " dénonciateur ou plaignant " n'entreraient pas du tout dans la poursuite, si l'article 11 était amendé de la façon que nous le proposons, car alors il n'y aurait que l'inspecteur ou le fonctionnaire chargé de la mise à exécution de la loi.

(L'article est adopté.)

Art. 15.—L'acte d'analyse fait preuve.

M. R. L. BORDEN : Le ministre remarquera que l'article 12 dit que le dénonciateur ou plaignant doit prélever un échantillon des graines en présence de la personne qui l'a vendue ou en présence de deux témoins impartiaux, et qu'il en fera un paquet scellé contenant certains renseignements et qu'il enverra ce tout à l'analyste officiel. Il n'est pas dit qu'il devra mettre ces renseignements dans le paquet en présence de quelqu'un. Il est laissé libre, je suppose, de faire cela seul, et comme acte individuel. L'article 15 dit ensuite que l'acte d'analyse sera reçu comme preuve contre la personne prévenue d'avoir eu des graines en sa possession. Le résultat sera peut-être que personne ne voudra venir témoigner, à part le dénonciateur ou le plaignant. Ne serait-il pas mieux d'amender l'article 15, en y ajoutant les mots " graines sur lesquelles cet échantillon a été prélevé", afin que l'on soit obligé au procès de faire la preuve que l'échantillon a été réellement prélevé sur les graines qui font le sujet de la poursuite.

M. FISHER : L'article 17 dit que le Gouverneur peut, en conseil des ministres, faire les règlements qu'il croit nécessaires pour la mise à exécution de la loi, et je crois que cela est suffisant.

M. R. L. BORDEN : Je ne le crois pas, parce que le statut prévoit le cas d'une façon explicite, et vous ne pouvez pas remplacer cela par des règlements.

M. FISHER : J'examinerai cette objection, et s'il existe quelques doutes, je demanderai, au moment de la troisième lecture, de renvoyer le bill en comité, pour qu'on y fasse les corrections nécessaires.

(Réservé.)

Art. 7.—Exceptions à l'acte.

M. FISHER : Je désire ajouter à cet article un paragraphe qui permettra de garder en magasin et de vendre, mais pour l'exportation seulement, des graines étiquetées " criblures ". Quelques marchands de graines m'ont fait remarquer que lorsqu'ils achètent des graines qui ne sont pas épurées il reste après l'épurage une grande quantité de criblures ou graines mêlées qu'ils ne veulent pas ou ne peuvent pas vendre dans le Canada, mais pour lesquelles il y a un marché dans certains pays étrangers, et ils demandent le droit de les exporter dans ces pays.

M. R. L. BORDEN : Mais alors le résultat de votre loi ne serait-il pas qu'un marchand qui garderait pour l'exportation des graines dans lesquelles il y aurait un très petite quantité de mauvaises graines pouvait être poursuivi, mais en même temps il pourrait garder des graines d'une qualité bien inférieure, des criblures, et ne pas s'exposer à des poursuites ? Ne serait-ce pas là le résultat ?

M. FISHER : Ce serait virtuellement le résultat. Les marchands de graines me disent que leur commerce avec l'étranger consiste en graines de première qualité. Le Canada s'est fait une grande réputation au dehors avec sa graine de trèfle et nous en exportons beaucoup. Je ne crois pas qu'aucun marchand de graines à l'étranger trouve trop strictes les conditions de cette loi,

excepté celui qui fait le commerce de criblures.

M. R. L. BORDEN : Je ne connais pas très bien la question, mais il m'a semblé curieux de voir qu'un marchand de graines pouvait garder en magasin pour l'exportation des graines de qualité très inférieure sans s'exposer à des poursuites, tandis qu'on pouvait le faire condamner pour en garder de qualité bien supérieure. Il me semble que c'est une étrange législation, bien qu'il puisse exister des conditions commerciales que je ne comprenne pas bien.

M. FISHER : Ce bill ne s'applique pas au Commerce d'exportation, excepté lorsqu'il s'agit de criblures, et ce sont les marchands eux-mêmes qui demandent à être protégés de cette façon. Je propose donc que l'on ajoute à la disposition "c" les mots "étiquetées criblures, et gardées ou vendues pour l'exportation".

(L'article tel qu'amendé est adopté.)

M. FISHER : Je voudrais changer l'article 18. Cet article dit que toutes poursuites doivent être instituées dans les douze mois et pas plus tard. La loi concernant les procès sommaires dit qu'aucune poursuite ne peut être instituée après six mois. C'est ce que ce bill disait d'abord, mais on nous a fait remarquer qu'il serait peut-être impossible de commencer une poursuite dans les six mois en vertu du paragraphe 2 de l'article 8. Je propose donc que l'article 18 se lise comme suit :

Toute poursuite intentée par application du paragraphe 3 de l'article 8 pourra être intentée dans les douze mois à compter du fait qui a donné naissance à la plainte ou à la dénonciation.

Les poursuites ordinaires peuvent toujours être instituées en vertu de la loi des procès sommaires.

M. WILLIAM WRIGHT : Faudra-t-il poursuivre d'abord le marchand de détail, et s'il prouve son innocence, poursuivre ensuite le marchand de gros par le ministère de l'Agriculture.

M. FISHER : Telle est l'intention ; mais n'importe qui peut, s'il veut, poursuivre le marchand de gros d'abord.

M. WILLIAM WRIGHT : Lorsque le marchand en détail revend sans les ouvrir les sacs de graines qu'il a achetés du marchand en gros, pourquoi ne pas poursuivre ce dernier immédiatement ?

M. FISHER : L'acheteur est libre de le faire s'il le veut ; mais, comme le marchand en gros peut bien ne pas faire son commerce dans le district où l'acheteur demeure, l'on a pensé qu'il fallait permettre au dernier acheteur de poursuivre le marchand en détail s'il le voulait.

M. WILLIAM WRIGHT : Supposons que le nom du marchand en gros soit sur le sac, et que le sceau n'en soit pas brisé lorsque le client l'achète du marchand en détail, le ministre ne pourrait-il pas poursuivre le marchand en gros, pouvu que l'on fît parvenir un sac ainsi scellé à l'analyste officiel?

M. FISHER : Je crois que nous le pourrions.

(L'article tel qu'amendé est adopté.)

M. le Président fait rapport du bill.

M. L'ORATEUR : Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?

M. FISHER : Jeudi prochain.

M. TAYLOR : Sera-t-il réimprimé dans l'intervalle?

M. FISHER : Oui.

SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Chemins de fer et des Canaux—imputable sur le compte du capital—agrandissement du canal de Cornwall, $7,000.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai une modification à faire dans la rédaction de ce crédit. Je propose d'ajouter les mots "et autres canaux du Saint-Laurent."

(L'amendement est adopté.)

M. EMMERSON : Ce crédit sert à payer les sommes dues aux ingénieurs du canal de Cornwall et autres canaux qui s'élèvent à $6,000, et les $1,000 solderont ce qui reste dû sur la décharge de surface du canal de Cornwall.

M. LENNOX : Nous avons voté $64,500 l'année dernière, et cette année le ministre ne demande que $7,000. Pourquoi une si grande différence?

M. EMMERSON : Le crédit voté l'année dernière a été dépensé, et il reste encore à payer un solde de $1,000, peut-être rien que $700 j'espère. Les $6,000, ainsi que je l'ai expliqué, serviront à payer les appointements des ingénieurs.

M. LENNOX : Je suppose que rien ne s'oppose à la modification proposée?

M. EMMERSON : Pourvu que la destination du crédit ne soit pas changée. Strictement, le crédit pourrait être limité au canal de Cornwall, mais j'ai cru, pour plus d'exactitude, que bien que ces ingénieurs aient été engagés pour le canal de Cornwall, ils ont aussi rendu des services et fait des travaux sur d'autres canaux du Saint-Laurent. Au lieu d'avoir des ingénieurs pour chaque canal nous utilisons les services du personnel du canal de Cornwall.

(L'amendement est adopté et le crédit voté.)

Chemins de fer et des Canaux—imputable sur le capital—agrandissement du canal des Galops.

M. EMMERSON : L'année dernière nous avons demandé un crédit de $292,300, que

nous aovns dépensé, moins $69,000, et ce résidu rentre dans le crédit de cette année. L'agrandissement que nous faisons de ce canal et des écluses a pour but de le rendre navigable pour les bateaux tirant quatorze pieds d'eau.

M. LENNOX : Cette somme suffira-t-elle pour terminer les travaux?

M. EMMERSON : Cette somme servira à payer certaines réclamations, à compléter l'entrée supérieure et aussi bâtir un nouveau quai à Cardinal.

M. BARKER : Quelle est la nature des réclamations.

M. EMMERSON : Ces réclamations sont pour des travaux faits d'après le cahier des charges. Lorsque vient le moment de régler les comptes, l'entrepreneur fait ses réclamations pour les travaux qui ont été assez clairement indiqués dans les plans et devis. Pour la section de Cardinal, on estime qu'après le règlement de comptes entre l'ingénieur en chef et l'entrepreneur, en se basant strictement sur les conditions du contrat, l'entrepreneur aura droit à $52,251.

M. BARKER : Le ministre sera-t-il assez bon de nous donner les noms de ceux qui font ces réclamations et le chiffre de leurs réclamations.

M. EMMERSON : Sur la section Cardinal William Davis et Fils, 52,251. Nous aurons aussi probablement à payer $21,968 à MM. Murray et Cleveland pour terminer les travaux. Il y a ensuite $50,000 pour payer les travaux extra, que l'ingénieur a fait exécuter en conformité du contrat, et le reste, $11,000, paiera le nouveau quai à Cardinal, dont l'entreprise cependant n'a pas encore été adjugée.

M. BARKER : Quelle est la nature des travaux que MM. Murray et Cleveland ont faits pour ces $50,000 ?

M. EMMERSON : Ces travaux sont en rapport avec l'agrandissement du canal.

M. BARKER : Sont-ce des travaux extraordinaires ?

M. EMMERSON : Oui ; mais non pas des travaux supplémentaires prévus par le contrat. Ce sont des travaux additionels non prévus dans le marché.

M. MACLAREN : L'honorable ministre voudra-t-il nous dire quel est ce M. Robert Smith qui a fait obtenir à différents ouvriers de l'ouvrage sur le canal Cornwall ?

M. EMMERSON : L'ouvrage que ces ouvriers ont fait est complètement séparé des travaux qui nous occupent présentement. Ce M. Robert Smith a été candidat à la dernière élection. Nous le considérons comme un homme de bon conseil et un ami.

M. LENNOX : Ne me suis-je pas trompé lorsque j'ai compris que le ministre nous a dit qu'il y avait dans ce crédit $50,000 pour des travaux non prévus dans le marché ?

M. EMMERSON : Ces travaux ne sont pas spécifiés dans le contrat.

M. LENNOX : Ils ne sont pas prévus dans le contrat. Je suppose que les conditions de ce contrat sont celles des contrats ordinaires qu'on a fait voir à la Chambre de temps à autre. Il y a un article qui dit qu'on ne fera pas faire de travaux non prévus, excepté dans certains cas. Il est important de savoir si ces travaux étaient en dehors des travaux réguliers et si on ne songeait pas à les faire lorsqu'on a accordé l'entreprise.

M. EMMERSON : L'entreprise est accordée à des prix établis dans un cahier des charges, et l'estimation de l'ingénieur est basée sur une certaine quantité d'ouvrage. Or, il arrive souvent que pendant l'exécution des travaux on découvre qu'il est nécessaire de faire des travaux additionnels ; alors nous les faisons faire aux mêmes prix que ceux du cahier des charges. Ces $50,000 accordés à Murray et Cleveland sont pour des travaux non prévus, mais si les quantités prévues d'après les plans ont été dépassées, les prix sont ceux du contrat.

M. LENNOX : Cela veut dire que le Gouvernement peut, tout en se conformant à la loi, après avoir des soumissions pour des travaux que l'on calculait devoir coûter $20,000, faire exécuter par l'entrepreneur qui a basé ses prix sur cette quantité d'ouvrage, des travaux pour $50,000 et $100,000 qui lui seront payés aux mêmes prix. Je crois qu'il y a là une violation réelle de la loi, car bien que l'on s'y soit conformé en demandant des soumissions, on la viole en changeant la quantité des travaux.

M. EMMERSON : C'est une hypothèse que mon honorable ami fait là ; mais je vais lui donner les faits tels qu'ils sont. L'entreprise actuelle, lorsqu'elle a été accordée, devait coûter $2,000,000. Il y a plusieurs années qu'on y travaille et maintenant qu'il s'agit de régler ces comptes aves avec les entrepreneurs, on découvre qu'il faudra encore $50,000 pour payer certains travaux supplémentaires que l'ingénieur a jugé nécessaire de faire faire. La somme n'est pas forte et je ne crois pas que l'on puisse critiquer.

M. LENNOX : Est-il vrai qu'on a fait que $50,000 de travaux en dehors de ceux prévus dans ce contrat de $2,000,000.

M. EMMERSON : C'est ce que l'on me dit.

M. LENNOX : Je crois que c'est très satisfaisant.

M. BARKER : L'honorable ministre peut-il nous assurer que ces $50,000 sont seulement pour payer des travaux exécutés aux prix stipulés au contrat, à tant la verge, ou

autrement. Les prix seront ceux du cahier des charges ?

M. EMMERSON : D'après ce que me dit l'ingénieur en chef, je puis l'assurer que généralement les prix sont ceux du cahier des charges, mais il ne se souvient pas exactement du cas particulier qui nous occupe. Il arrive, cependant, que l'on s'écarte de cette règle, ainsi que le permet une clause du contrat qui dit que des travaux extraordinaires ordonnés par écrit par l'ingénieur en chef ne doivent pas nécessairement être calculés d'après le cahier des charges. C'est l'ingénieur qui les fixe au moment où il les ordonne.

M. BARKER : L'honorable ministre voit maintenant que ces $50,000 ne serviront pas seulement à payer des quantités additionnelles, mais les travaux non prévus au contrat. C'est ce que j'ai voulu savoir tout d'abord. Le Gouvernement a accordé des extra et pourtant on m'a répondu que ce n'étaient que des travaux additionnels.

M. EMMERSON : Il est quelquefois difficile de trouver les termes justes.

M. BARKER : Oh ! non.

M. EMMERSON : Mon honorable ami verra que ce ne sont pas des paiements additionnels pour des travaux spécifiés au contrat, mais des travaux qui n'étaient pas prévus dans le contrat.

M. BARKER : Et à des prix extraordinaires ?

M. EMMERSON : Pas nécessairement. Ces travaux peuvent être payés aux mêmes prix que ceux du cahier des charges, mais ces prix ne répondent peut-être pas à la nature des travaux ordonnés par l'ingénieur en chef, et celui-ci a le droit d'en fixer le chiffre.

M. BARKER : C'est de l'extra alors ?

M. EMMERSON : Appelez-le comme vous voudrez.

M. LEFURGEY : Si j'ai bien compris la réponse que l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a donnée il y a quelques instants à l'honorable député de Perth (M. MacLaren), il a dit que la personne qui a obtenu de faire employer des ouvriers supplémentaires en octobre et novembre sur le canal de Cornwall est M. Robert Smith, qui était candidat ministériel à la dernière élection fédérale.

M. EMMERSON : Si mon honorable ami consulte le hansard, il verra que l'autre jour, en réponse à un honorable député qui demandait qui était M. Robert Smith, j'ai dit qu'il était candidat à la dernière élection.

M. LEFURGEY : J'ai le hansard, et je ne puis m'empêcher de dire que je trouve réellement extraordinaire de voir un candidat engagé dans une lutte électorale active, exercer de l'autorité sur le surintendant de travaux publics quelconque et faire donner de l'ouvrage à vingt-cinq ou trente hommes de plus. C'est une action qui prostitue réellement nos élections, et j'aimerais à savoir de l'honorable ministre si c'est la coutume suivie par l'administration actuelle de nos travaux publics. Les candidats ont-ils la liberté de s'adresser aux surintendants des travaux sans cause apparente, sans qu'il y ait crise ou nécessité urgente, et de faire donner de l'ouvrage à des électeurs, uniquement pour gagner leurs votes dans une élection ?

M. EMMERSON : Je crois que c'est une coutume établie depuis plus de vingt-cinq ans au Canada que les gouvernements s'adressent généralement à leurs amis politiques lorsqu'ils ont besoin d'ouvriers pour les travaux publics. La coutume a été de prendre conseil d'une personne de confiance, et cette coutume a toujours été suivie. On n'emploie personne lorsqu'il n'y a pas d'ouvrage. Tous les ans, vers la même époque de l'année, on fait des travaux du genre de ceux qui ont été exécutés l'automne dernier par ces ouvriers ; cela se fait de temps immémorial. Ce sont des travaux nécessaires à l'entretien du canal. Il faut des bras pour faire ces travaux. A qui allez-vous vous adresser ? Il vous faut alors un conseiller prudent. Dans la circonstance en question nous avons demandé à M. Smith de nous donner les noms de personnes qu'il croirait capables de faire ces travaux, et le département ayant confiance en lui accepta ceux qu'il proposa. Il n'y a rien d'extraordinaire là dedans.

M. LAFURGEY : Je crois qu'il est scandaleux de poser en principe qu'un candidat dans une élection a le droit d'obliger un surintendant de travaux public au service du pays, à employer les ouvriers qu'il lui désigne, et que ce candidat puisse exercer ce pouvoir en temps d'élection pour se faire des amis.

M. EMMERSON : Je suis chagrin d'avoir blessé la sensibilité de mon honorable ami.

M. PRINGLE : Je suis très heureux d'entendre l'honorable ministre avouer que l'on a eu besoin de ces ouvriers juste avant l'élection de novembre.

M. EMMERSON : Dans le mois d'octobre.

M. PRINGLE : Et en novembre. Si mon honorable ami relit ma question il verra que je demande le renseignement pour ces deux mois.

M. EMMERSON : Mon honorable ami dit que ces ouvriers ont été employés en novembre. J'ajoute qu'ils ont été employés en octobre.

M. PRINGLE : Ils ont été employés en octobre et en novembre. Au plus fort de

la campagne, je suis allé au débarcadère de Dickenson, à la tête du canal, et j'ai pu voir que presque tous les électeurs de l'endroit étaient employés a creuser un fossé, ouvrage dont personne ne connaissait l'utilité, excepté qu'il servait à donner de l'emploi a tout ce monde pendant l'élection. Un samedi après-midi j'eus l'idée d'aller voir quelques électeurs dans la ville de Cornwall, et je découvris alors que tous travaillaient au canal pour le compte du gouvernement et que leur ouvrage cesserait aussitôt après l'élection. M. Smith en avait grand besoin pour l'aider dans sa campagne. L'honorable ministre a dit que vingt-cinq à cinquante hommes de plus ont été employés, mais j'ose dire que pendant les mois de septembre, octobre et novembre, au moins cent hommes de plus qu'à l'ordinaire ont eu du travail sur le canal Cornwall, et je suis sincèrement convaincu qu'ils n'ont été employés qu'en vue de l'élection qui devait avoir lieu au mois de novembre.

M. LENNOX : Le ministre dit que ces travaux sont faits tous les ans. Est-ce vrai ?

M. EMMERSON : Oui, tous les ans.

M. PRINGLE : Le rapport de l'auditeur général ne montre pas qu'on ait jamais auparavant autant d'ouvriers de plus sur le canal de Cornwall. Ces ouvriers se touchaient les uns les autres. C'était la risée publique.

On disait qu'ils arrachaient les mauvaises herbes sur les bords du canal. Un jour que j'assistais à l'enregistrement des électeurs, je vis un conservateur qui y remplissait un emploi. Lorsqu'il sortit de la cour, je lui dis : " Que faites-vous ici ? " Il me répondit : " J'arrache des mauvaises herbes sur le canal Cornwall, mais il faut que je fasse du travail pour M. Smith." Je lui dis : " Etes-vous payé pour arracher des mauvaises herbes sur le canal pour le temps que vous passez ici à faire enregistrer les électeurs ? " et il me répondit : " Mon salaire court toujours." C'est comme cela qu'on a dépensé l'argent du public pendant les mois d'octobre et de novembre à Cornwall. Je ne puis que condamner ces méthodes et je blâme surtout le Gouvernement d'avoir, pendant la période électorale, laissé au candidat ministériel le droit de dire qui devait ou qui ne devait pas avoir d'ouvrage sur le canal. C'est donner à ce candidat un pouvoir immense, et le Gouvernement commet une injustice en le lui donnant. Pour ma part, j'étais bien content de voir ces hommes avoir de l'ouvrage. C'était pendant la saison de l'année où un grand nombre n'en avaient pas, et puisque le Gouvernement voulait employer ses gros excédents à venir en aide à ces pauvres gens, je n'en était pas fâché, mais je désapprouve le ministre d'avoir permis au candidat du ministre d'ordonner que vingt-cinq ou trente hommes iront travailler dans un endroit, et vingt-cinq à trente dans un autre sur le canal Cornwall, et cela dans le but évident de l'aider dans sa campagne électorale.

M. EMMERSON : Je ferai observer à mon honorable ami (M. Pringle) qu'il ne raconte pas les faits tels que je les ai racontés et tels qu'ils sont connus. M. Smith n'avait pas le droit, et n'a pas non plus essayé à l'exercer, de faire travailler un certain nombre d'ouvriers sur une partie ou une autre du canal ; mais lorsque vient l'époque de faire les réparations au quai,—car nous sommes obligés d'en faire tous les ans, et nous en avons fait l'année dernière comme les années précédentes—il faut de la main-d'œuvre, et la difficulté est d'en trouver. Il n'est pas toujours facile de trouver des ouvriers capables de faire ces travaux, et le surintendant des canaux a demandé à M. Smith de lui en trouver.

M. PRINGLE : Parlez-vous de M. Stewart?

M. EMMERSON : Oui, c'est de M. Stewart, le surintendant, que je parle. Lorsqu'il eut besoin de monde il s'adressa à M. Smith. Il ne pouvait s'adresser à personne autre. Le ministère ne connaît pas plus ceux qui sont prêts à travailler dans le pays, et le surintendant des canaux n'est certainement pas pour se mettre sur la route à la recherche de travaillants.

M. PRINGLE : Avant 1896 nous avions à chaque canal sur le Saint-Laurent un surintendant dont le devoir était de faire faire les réparations nécessaires. Il y a sur chacun de ces canaux un personnel permanent d'employés qui le parcourent d'un bout à l'autre. Ces employés ont des chalands et l'outillage nécessaire, et ils ont toujours fait les réparations sur les canaux. En 1896, afin de donner un emploi à l'organisateur du parti libéral dans Glengarry, M. Stewart, un ex-instituteur et ex-agent d'assurance aussi, je crois, on a créé cette charge de surintendant de tous les canaux. Je n'ai rien à dire contre M. Stewart personnellement. Je crois que c'est un citoyen très respectable. Mais je crois qu'il s'y connait moins en fait de canaux que moi-même. Il est impossible qu'il connaisse quelque chose, il n'a pas l'expérience. Il n'a pas fait d'apprentissage. Au-dessous de M. Stewart, il y a le surintendant du canal de Cornwall, M. Lally. Pourquoi ne s'est-on pas adressé à lui? Pourquoi ne lui a-t-on pas demandé d'engager les hommes dont on avait besoin pour travailler sur le canal? Le Gouvernement évidemment le considérait capable de remplir cette charge lorsqu'il l'a nommé assistant de M. Stewart, et cependant on ne l'a pas consulté lorsqu'il s'est agi de choisir des ouvriers. Au lieu de cela, le ministre admet que M. Stewart s'est adressé à M. Smith, candidat ministériel dans l'élection, et qu'il lui a dit : M. Smith nous avons besoin de tant d'hommes pour travailler au canal de Cornwall. Le Gouvernement a donc entièrement ignoré le fonctionnaire auquel le Gouvernement donne un beau traitement

pour avoir soin du canal de Cornwall, et je ne crois pas que ce soit une manière bien convenable d'administrer les affaires publiques. On m'assure que M. Lally n'a jamais été consulté, et M. Stewart va s'adresser à M. Smith, un avocat et un politicien, et lui dit : Nous voulons faire faire certaines réparations au canal de Cornwall ; voulez-vous nous fournir les hommes nécessaires? Pourquoi ne s'est-il pas adressé à M. Lally et ne lui a-t-il pas demandé quels travaux de réparations il y avait à faire au canal, et ne l'a-t-il pas chargé de faire exécuter ces travaux par les employés permanents du canal nommés expressément pour cela ? Ainsi que je l'ai dit déjà, je répète que vous ne pouvez nous montrer aucun précédent que la coutume a été d'employer un certain nombre d'ouvriers de plus tous les automnes. C'est la première fois que cela arrive, et en pleine période électorale. Ces cinquante ou cent personnes ne sont donc pas des employés dans le sens que veut donner le ministre, mais on les a fait travailler sur le canal uniquement dans un intérêt électoral.

M. EMMERSON : Dans tout ce qui concerne les canaux, le ministère communique toujours avec les surintendants. Il n'y a pas de surintendant au canal de Cornwall. Il y a M. Lally, mais c'est un surveillant, et il n'a rien de plus à faire dans l'administration du canal de Cornwall que les surveillants des autres canaux. M. Stewart est surintendant de tous les canaux, et il reçoit ses ordres directement du ministère des Chemins de fer et des Canaux. L'année dernière et l'année précédente les crédits pour les canaux ont été votés très tard dans l'année et on a été obligé de retarder jusqu'à l'automne des travaux qui auraient pu être faits pendant tout l'été ; la conséquence a été qu'il a fallu employer plus de monde, afin d'exécuter les travaux avant les gelées de l'automne. Au canal de Cornwall on eut à employer environ quarante hommes de plus, et on les a employés le plus tôt qu'il a été possible, ainsi qu'il avait été fait l'année précédente lorsqu'il n'y avait pas d'élection. L'automne dernier il y avait une élection, mais c'est une simple coïncidence, et parce que nous étions en période électorale, ce n'était pas une raison pour ne pas faire les travaux ordinaires de réparation.

M. PRINGLE : Le ministre dit que M. Lally est surveillant. Que surveille-t-il, s'il ne surveille pas les travaux qui se font sur le canal de Cornwall? Pourquoi M. Stewart agissait-il comme un pantin politique dans mon comté et au dehors, et a-t-il ignoré M. Lally?

Le ministre sait aussi bien que moi que M. Stewart n'a pas traité le surveillant avec justice, et que pendant la campagne il est venu à Cornwall et a fait tous ses efforts pour me battre. Si M. Lally est surveillant, il aurait pu voir à faire nettoyer les bords du canal et arracher les mauvaises herbes à l'automne ; il était très capable de faire cela, mais on ignore le surintendant complètement, et on lui donne un supérieur pendant la campagne électorale. Il n'était pas utile à Morrisburg, où il avait son bureau à cette époque, parce que l'on reconnaissait l'impossibilité de battre M. Broder ; c'est pourquoi il consacra toute son énergie et tout son temps dans le comté de Stormont, et on donna de l'ouvrage à plus de monde sur le canal, afin d'aider à mon adversaire. Voilà la vérité exacte au sujet de ce qui s'est passé l'automne dernier à Cornwall.

M. R. L. BORDEN : A quelle date ces hommes ont-ils été engagés, et a quelle date les a-t-on renvoyés ?

M. EMMERSON : J'ai donné les dates l'autre jour. Quelques-uns ont été renvoyés à la fin de novembre, d'autres au commencement de décembre. Quelques-uns ont eu de l'ouvrage dans le mois de septembre.

M. R. L. BORDEN : Lorsqu'ils n'arrachaient pas les mauvaises herbes et n'aidaient pas à l'enregistrement des électeurs, que faisaient-ils ?

M. EMMERSON : Il n'est pas à ma connaissance que tel ait été l'emploi de ces hommes. Je suis obligé d'accepter la parole de mon honorable ami (M. Pringle), mais l'intérêt particulier qu'il porte ce soir à M. Stewart et dont il nous a aussi donné la preuve l'année dernière, indique qu'il ne l'aime guère. M. Stewart, autant que j'ai pu voir, connaît très bien son affaire et remplit soigneusement ses devoirs.

M. Lally remplit les fonctions de contremaître ou de surveillant, et il a le devoir de veiller à ce que les ouvriers employés s'acquittent de leur tâche ; or, j'en suis convaincu, jamais il ne tolèrerait que ces employés se livrassent à des jeux ou se permissent de flâner dans les rues, tout en touchant leur salaire sans le gagner. C'est le moins que je puisse supposer, advenant qu'il ait fait son devoir.

M. PRINGLE : Je dois rendre à M. Lally ce témoignage qu'il est fort apte à sa besogne et qu'en matière de canaux il en sait plus long que M. Stewart n'en pourrait apprendre en une année. M. Lally possède toutes les aptitudes voulues pour ce poste et il s'acquitte fort bien de sa tâche ; mais par suite des ennuis et des entraves que lui a créés M. Stewart en s'immisçant dans l'administration du canal, voulant prendre la direction de la besogne et imposer une équipe d'ouvriers inutiles, M. Lally à un moment donné, a même préparé sa lettre de démission, avec l'intention de la transmettre au Gouvernement. Je ne saurais parler en termes trop élogieux de M. Lally, et de ses aptitudes pour la charge qu'il exerce.

M. EMMERSON : Je m'étonne qu'il n'ait pas adressé de plaintes au ministère.

M. PRINGLE : Je ne doute nullement qu'il ne l'ait fait. On m'informe qu'il a formulé des plaintes.

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef m'affirme que M. Lally n'a jamais formulé de plaintes, et je ne sache point qu'il l'ait fait.

M. PRINGLE : Est-ce que le ministère n'a pas reçu de M. Smith même certaines plaintes au sujet de l'ingérance de M. Stewart dans l'administration du canal de Soulanges ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef déclare qu'il n'a pas été transmis pareilles plaintes qu'il sache, et pour ma part, je ne me rappelle nullement qu'on l'ait fait.

M. BLAIN : Est-ce donc là le système que le ministre entend appliquer, dans l'emploi de la main-d'œuvre ?

J'ai souvenance que le ministre nous a déclaré qu'en ce qui intéresse l'administration de l'Intercolonial, il mettait la politique au rancart. Faut-il donc conclure qu'il applique dans l'administration des canaux un système tout autre que dans celle de l'Intercolonial. Est-ce là l'attitude invariable qu'il a adoptée ; consulte-t-il toujours le député ou le candidat malheureux, au sujet de l'emploi de tous les ouvriers ?

M. EMMERSON : Je veux bien définir mon attitude en pareille matière. Je tiens à déclarer catégoriquement ici, quand j'aurai besoin de lumières au sujet de quelque entreprise d'intérêt public dans un comté, je consulterai mes amis. Au dire l'honorable député, j'aurais affirmé qu'en ce qui touche l'Intercolonial je ne tenais aucun compte de la politique.

Je ne sache point qu'il soit en mesure de trouver consignée quelque part pareille déclaration de ma part. Je tiens à dire franchement ma pensée à cet égard : dans l'administration des travaux dont la direction m'est confiée, quand il s'agit de choisir entre un libéral et un conservateur, toutes choses égales d'ailleurs, je penche en faveur du premier ; et je me croirais indigne de l'estime des députés de la gauche, si je prenais une autre attitude. Quant aux conservateurs attachés au service de l'administration publique, je me fais fort de les traiter avec justice et courtoisie ; mais quand il s'agit de l'intérêt public, je ne saurais souffrir que la politique influe sur les travaux dont j'ai la direction.

M. BLAIN : Si j'ai bien saisi le sens des paroles du ministre, il n'y a guère lieu d'appréhender qu'il surgisse de différend entre les deux partis politiques, puisqu'il a soin de toujours se renseigner à la même source.

M. EMMERSON : Je puise mes lumières à l'une et à l'autre source ; je m'inspire des avis de tous les intéressés.

M. BLAIN : Je m'en tiens à la déclaration même du ministre. Il consulte toujours ses propres amis, affirme-t-il—et par là, sans doute, il veut désigner ses amis politiques. Faut-il inférer de ces paroles qu'il dirige un ministère politique ?

M. EMMERSON : Pas le moins du monde.

M. BLAIN : Je le répète, je m'en tiens au texte même de sa déclaration.

M. EMMERSON : Je veux qu'on me juge sur mes propres paroles, et non pas d'après l'interprétation plus ou moins fantaisiste qu'il plaît à l'honorable député de leur donner.

M. BLAIN : Tenons-nous en donc à la déclaration même du ministre. Il consulte ses amis, affirme-t-il, et par là, il entend ses amis politiques, n'est-ce pas ? Ai-je bien saisi sa pensée ?

M. EMMERSON : C'est parfaitement exact.

M. BLAIN : Le ministre l'affirme donc : quand il a besoin de lumières au sujet de travaux à exécuter dans un comté quelconque, ou à l'égard de l'emploi de main-d'œuvre, il consulte ses propres amis politiques. Par conséquent, il faut conclure de ces paroles qu'il n'accordera de l'emploi à aucun conservateur ; c'est la seule déduction qui découle logiquement de ces paroles. Aussi bien, lorsqu'il s'agit de crédits à inscrire au budget du ministre, il est entendu que nul conservateur ne saurait formuler de demande avec quelque chance de succès.

M. EMMERSON : Les conservateurs formulent leurs demandes, quand même.

(Adopté.)

Rapides des Galops—parachèvement du chenal, $26,500.

M. EMMERSON : Il s'agit de rouvrir une partie du crédit affecté, l'année dernière, au parachèvement de ces travaux.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit sera-t-il suffisant dans ce but ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef l'affirme.

M. PRINGLE : Quel est l'entrepreneur de ces travaux ?

M. EMMERSON : La compagnie Gilbert.

M. PRINGLE : Ces travaux font partie de l'entreprise adjugée il y a sept ou huit ans, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : Oui.

(Adopté.)

Chenal du Nord—formation du chenal et construction d'un barrage entre les Galops et l'île Adams, $70,000.

M. LENNOX : Le texte de cet article est-il bien exact ? Il s'agit ici d'un crédit de $70,000 ; puis il est question, plus haut, d'un renouvellement de crédit de $90,000.

M. EMMERSON : C'est une faute d'impression. Il s'agit d'un renouvellement de crédit de $70,000.

(Adopté.)

Travaux d'amélioration à l'entrée du port Colborne, $250,000.

M. PRINGLE : Quel est le nom de l'entrepreneur ?

M. EMMERSON : L'entreprise a été confiée à Hogan et McDonald.

M. PRINGLE : Leur soumission était-elle la moins élevée ?

M. EMMERSON : Oui. Quatorze soumissionnaires ont concurrencé l'entreprise, et la soumission de Hogan et McDonald était du chiffre le moins élevé, d'après les prix portés au cahier des charges.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit suffira-t-il au parachèvement des travaux?

M. EMMERSON : Non, il faudra encore $150,000 pour les terminer.

(Adopté.)

Eclairage électrique et usine, $100,000.

M. EMMERSON : Ce crédit sera suffisant pour compléter les travaux.

M. BLAIN : Ces travaux se font-ils par voie d'entreprise, avec concurrence et publicité?

M. EMMERSON : Oui, sauf un item de peu d'importance.

M. BLAIN : Quels sont les entrepreneurs?

M. EMMERSON : Il y en a plusieurs. M. Battle a l'entreprise des poteaux. L'entreprise des fils métalliques a été adjugée à la compagnie d'aluminum du Nord, et celle des poteaux en acier, à la compagnie de construction de ponts d'Hamilton. La compagnie de fabrication de fils métalliques et de câbles a obtenu l'entreprise des conducteurs en cuivre. La maison Baker et Cie a reçu l'entreprise des lampes à arc et des régulateurs. Invariablement, la soumission du chiffre le moins élevé a été acceptée.

M. ARMSTRONG : En 1903, le coût d'entretien s'est élevé à $72,004, tandis qu'en 1904, il a atteint le chiffre de $116,858. Comment cet écart s'explique-t-il?

M. EMMERSON : S'agit-il du canal Welland?

M. ARMSTRONG : Oui.

M. EMMERSON : Cela tient aux travaux réparateurs. Sans doute, les gages des ouvriers ont subi un relèvement ; mais le gonflement de cette dépense tient surtout aux travaux neufs de réparation, devenus d'urgence.

(Adopté.)

M. LENNOX.

Enlèvement d'obstructions et autres travaux d'amélioration, canal Welland, $75,000.

M. PRINGLE : Quel est le prix payé pour déblais de terre et travaux de dragage?

M. EMMERSON : Trente-huit cents et demi.

M. PRINGLE : Quelle est la date du premier marché ?

M. EMMERSON : Il remonte à trois ans.

M. PRINGLE : S'agit-il ici d'une entreprise à perpétuité, pour tous les travaux de déblai d'urgence, sur le canal Welland?

M. EMMERSON : Non, l'entreprise est soumise à certaines limites. Les travaux devaient se poursuivre d'année en année.

M. PRINGLE : A-t-on demandé de nouvelles soumissions pour les travaux à exécuter, depuis cette époque?

M. EMMERSON : Tout est compris dans le premier marché.

M. PRINGLE : De l'avis du ministre, ce prix de 38 cents ½ est-il légitime, pour les travaux exécutés? On m'informe que le prix de 2 cents serait suffisant.

M. EMMERSON : Les soumissionnaires étaient parfaitement au courant des travaux projetés. Il s'agissait de travaux de déblai à exécuter sur une certaine étendue de terrain. Les devis étaient fort explicites, et les soumissionnaires qui ont échoué savaient parfaitement à quoi s'en tenir, tout comme ceux dont la soumission a été acceptée.

M. PRINGLE : Etait-il entendu, au début de l'entreprise, qu'il ne s'agissait que d'exécuter de légers travaux de déblai ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef prétend que non. Les devis spécifiant une certaine étendue.

M. PRINGLE : Le ministre voudrait-il bien déposer le contrat sur le bureau et, en attendant, réserver l'item en discussion ?

M. EMMERSON : Volontiers.

(L'item est réservé.)

Approfondissement du bief de partage entre Port-Colborne et Thorold, $80,000.

M. PRINGLE : Quel est l'entrepreneur ?

M. EMMERSON : La maison Magann & Finn.

M. PRINGLE : Est-ce la même société qui était chargée de l'autre entreprise ?

M. EMMERSON : Non ; l'autre entreprise a été adjugée à la société Weddell, Battle & Manly. La société Magann & Finn est chargée de celle-ci.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit suffira-t-il pour le parachèvement des travaux ?

M. EMMERSON : Oui.

M. PRINGLE : S'agit-il ici d'une entreprise à perpétuité ? Voilà cinq ou six ans que ces travaux sont en marche, et chaque année. le crédit qui y est affecté semble se gonfler de plus en plus.

M. EMMERSON : Au début de l'entreprise, le coût estimatif des travaux avait été porté à un certain chiffre déterminé et il était entendu que leur parachèvement demanderait nombre d'années. L'approfondissement de cette partie du canal est devenu d'urgence, en raison de l'abaissement graduel du niveau des eaux du lac Erié ; or, le bief en question a été approfondi de deux pieds, ce qui donne 17 pieds, au niveau normal du lac Erié, et 15 pieds, à eau basse. A l'époque où l'entreprise fut adjugée, il a été présenté trois soumissions. Le coût estimatif global, à 38 cents ½, a été porté à $530,217. Outre le crédit en discussion, celui $80,000, il faudra encore dépenser $60,000, pour parachever les travaux.

M. PRINGLE : Quelles sommes a-t-on versées à la société en question, jusqu'aujourd'hui ?

M. EMMERSON : Jusqu'au 30 juin 1903, il a été versé $130,250 ; du 30 juin 1903 au 30 juin 1904, il a été payé $121,121 ; soit une somme globale de $260,371, jusqu'au 30 juin dernier ; puis, entre le 30 juin et le 31 décembre, 1904, il a été dépensé $129,899, soit une totalité de $390,270, jusqu'au 31 décembre 1904. En outre, je le répète, on estime qu'il faudra encore dépenser $140,000, pour parachever les travaux, et le crédit de $80,000 que nous demandons fait partie de cette dernière somme. Je tiens ici à rectifier une assertion que je viens de faire. On m'a posé une question au sujet des travaux de déblai de terre. Il n'est rien stipulé au contrat relativement au déblai de terre ; il n'y est question que d'excavations dans le roc vif, et la soumission du chiffre le moins élevé est de $12,90 par verge cube. Les travaux de déblai de terre qui se présentaient à ma pensée, dans le moment, se rattachaient à l'approfondissement du bief de partage, dont le prix, stipulé au contrat, est de 38 cents ½, la verge cube. En pareille circonstance, l'honorable député consentira peut-être à l'adoption de l'item de $75,000, puisqu'il s'y agit de déblai de roche.

M. PRINGLE : C'est parfait. Le contrat au dépôt duquel je tiens est celui qui se rattache au déblai de terre. Le ministre a déjà dépensé, de ce chef, $359,000.. On m'informe, je ne sais si c'est à tort ou à droit, que pour la catégorie de travaux exécutés à cet endroit, le prix payé, 38 cents ½, est bien trop élevé. Quant à savoir s'il s'agit d'une entreprise à perpétuité, je suppose qu'il n'en est rien, puisque, comme le ministre l'affirme, ces travaux ont été nécessités par l'abaissement graduel du niveau des eaux du lac Erié.

M. EMMERSON : Cela remonte à trois ans.

M. PRINGLE : Est-ce antérieurement à l'adjudication de l'entreprise ?

M. EMMERSON : C'est précisément pour remédier à ce défaut que l'entreprise en question a été adjugée.

Entendons-nous bien sur ce point. Dans le contrat passé avec la Weddell, Battle et Manly, le prix stipulé est de $2.90 la verge cube, pour déblai de roche. Dans le contrat intervenu avec la société Magann et Finn pour l'approfondissement de certaines parties du bief de partage, entre Port-Colborne et Thorold, le prix stipulé est de 38 cents ½ la verge cube, pour déblai de terre.

M. PRINGLE : Je comprends parfaitement. D'ailleurs, le rapport de l'auditeur général donne les prix payés l'année dernière.

M. EMMERSON : Je ne saurais dire si les prix sont exagérés ou trop faibles ; qu'il me suffise de faire observer que ce sont les prix stipulés au contrat, conformément à la soumission.

M. PRINGLE : Le ministre devrait savoir si l'entreprise s'étend à tous les travaux de déblai à exécuter au canal, d'ici à quelques années.

M. EMMERSON : Le contrat vise l'exécution de certains travaux : l'enlèvement de 1,377,000 yards cubes de terre, sur ce bief de partage entre Port Colborne et Thorold. Il reste à terminer une certaine partie de ces travaux. Il était entendu que leur parachèvement demanderait plusieurs années. Le coût estimatif global a été porté à $530,-270 ; et au 31 décembre dernier, il avait été dépensé $390,270, sur ce montant. Le reste des travaux de déblai, 377,000 yards cubes, est encore à exécuter, et c'est dans ce but que nous demandons le crédit en discussion.

M. PRINGLE : Je tiens à ce que cet item reste en suspens, en attendant le dépôt du contrat.

M. le PRESIDENT : L'item de $175,000 est adopté.

(Adopté.)

M. EMMERSON : Et l'article portant crédit de $80,000 est réservé. Fort bien.

Canal Welland—enlèvement des piles centrales et reconstruction des ponts aux rues Niagara et Queenston, près des gués de Homer Road, $150,-000.

M. R. L. BORDEN : Ce crédit suffira-t-il au parachèvement des travaux ?

M. EMMERSON : Probablement.

M. BLAIN : Combien a-t-on dépensé, l'année dernière ?

M. EMMERSON : Le coût estimatif global de ces travaux est de $190,000. Il y a ici un renouvellement de crédit de $30,000, ce qui ajouté au crédit de $70,000, voté l'an-

née dernière, donne $190,000, coût estimatif total. Levé des plans du canal, $20,000.

M. EMMERSON : Il s'agit de compléter les plans et devis du canal, et apparemment il n'en a jamais été fait de levés. Les deux sont d'urgence, de l'avis des ingénieurs du ministère ?

M. BARKER : Quelle est la longueur du canal ?

M. EMMERSON : Vingt-sept milles et demi. Un levé de plans du canal est nécessaire, afin d'obtenir les données servant de base à l'élaboration d'un levé de plans bien complet et bien précis.

M. PRINGLE : Le ministre entend-il dire que les plans primitifs qui ont servi à la construction du canal ne se trouvent pas au ministère ?

M. EMMERSON : Si je ne me trompe, il a été exécuté un levé au début ; mais on a négligé de placer des bornes. Il s'est produit de continuels empiètements sur les terres du canal, et il surgit sans cesse des différends entre le ministère et les propriétaires riverains ; il importe donc de faire exécuter un levé de plans. D'après un état que j'ai sous les yeux, il n'a jamais existé de parfait levé du canal.

M. BARKER : Existe-t-il un levé de plan pour quelque partie du canal ?

M. EMMERSON : Il existe des plans détachés, pour certaines parties.

M. BARKER : Pour quelle partie des vingt-sept milles a-t-il été exécuté des levés de plans ?

M. EMMERSON : Pour la section d'Allanburg, en aval, jusqu'à Port-Dalhousie ; environ treize milles.

M. BARKER : C'est donc pour quatorze milles de levé que vous demandez $20,000 ?

M. EMMERSON : Il faut également faire le levé de plans de la première section. Il existait un ancien canal dont la ligne a été modifié ; et aujourd'hui, comme il faut placer des bornes, exécuter un levé de plans fort précis, jalonner la ligne du canal, déterminer les frontières entre le canal proprement dit et les propriétés limitrophes, on estime que ces travaux coûteront $20,000. C'est là l'estimation de l'ingénieur en chef.

M. PRINGLE : Lorsque le Gouvernement a fait l'acquisition du terrain dans le but de construire le canal Welland, est-ce que, dans les actes de transport consentis à l'Etat, les limites des terrains acquis ne sont pas clairement définis ? Les lignes de démarcation n'ont-elles pas été bien établies à cette époque, et n'a-t-on pas construit le canal d'après un système de levé de plans bien suivi ? Le ministre prétend-il donc qu'il faille dépenser aujourd'hui $20,000 pour déterminer les terrains appartenant à l'Etat ? Est-ce là ce qu'il affirme ?

M. EMMERSON : Evidemment, les frontières ont été désignées dans les actes ; mais paraît-il, on n'a pas placé de bornes ou du moins l'a-t-on fait avec si peu de soin et de précision qu'il a sans cesse surgi des contestations entre les propriétaires des terrains limitrophes et le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Or, aujourd'hui, afin de remédier à cet état de choses, il est devenu d'urgence de faire exécuter un parfait levé de plans de tout le canal ; et d'après l'estimation de l'ingénieur en chef, l'exécution de ces travaux et l'exécution d'un levé précis de l'ancien canal demanderont une dépense de $20,000.

M. PRINGLE : De quels différends s'agit-il donc? On nous apprend pour la première fois qu'il existe des réclamations contre l'Etat, au sujet d'empiètements sur les propriétés riveraines du canal.

M. EMMERSON : Il existe bon nombre de réclamations de ce genre. Les ingénieurs ont cherché à fixer les lignes frontières du canal, au mieux de leur jugement, et quelquefois ces lignes frontières traversent les terres des particuliers qui affirment que la délimitation de ces frontières est inexactes. Ils prétendent que nous empiétons sur leur propriété. Quand nos employés poursuivent quand même leurs travaux, ces propriétaires nous transmettent leurs mémoires ou réclamations, pour empiètement sur leurs terres. Voilà déjà quelque temps que cette situation existe et il est temps d'y apporter remède.

M. COCHRANE : Le canal est-il clôturé?

M. EMMERSON : Il l'est dans quelques endroits.

M. HENDERSON : Le crédit de $20,000 demandé par le ministre est-il affecté aux frais du nouveau levé de plans du canal, ou bien à indemniser les propriétaires de terrains limitrophes du canal, pour les dommages qu'ils ont subis? Au dire du ministre, il se produit sans cesse des plaintes au sujet d'empiètements. Ce crédit sera-t-il entièrement consacré aux frais de ces études topographiques ; ou bien est-il affecté au règlement des différends en question et aux indemnités à payer aux propriétaires de terrains qui prétendent qu'ils ont été victimes d'empiètements? $20,000 pour le levé de vingt-sept milles de canal, voilà, à mes yeux, un chiffre fort exagéré.

M. EMMERSON : Ce montant ne comprend aucun item affecté au paiement ou au règlement des réclamations. D'après l'estimation de l'ingénieur l'exécution de ces études topographiques, la confection des plans et devis, la pose des bornes en pierre sur le parcours du canal, tout cela entraînera une dépense de $20,000.

M. BARKER : L'exécution de ces travaux sera-t-elle confiée à des fonctionnaires du ministère ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef dit que l'arpenteur-géomètre devra, d'urgence, accompagner les ingénieurs du ministère ?

M. PRINGLE : L'année dernière M. Davie a été attaché au personnel du canal Welland, et sous ses ordres se trouve un autre ingénieur. Que font ces ingénieurs? Leur tâche se borne-t-elle à la pose des poteaux pour les lumières électriques ?

M. EMMERSON : Nous avons des ingéniuers installés sur différents points. L'ingénieur-surintendant, M. Weller, est installé à Sainte-Catherine, où il est assiste d'un aide. M. Davie est chargé de la direction des travaux à l'extrémité du canal à Port-Colborne, travaux qui sont actuellement en marche. Ces messieurs font partie du personnel régulier.

M. COCHRANE : Le ministre ne demandera donc pas à ce crédit de $20,00 les emoluments de ces employés ?

M. EMMERSON : Dans un certain sens, ils sont employés à titre temporaire.

M. BARKER : Quel est l'usage en vogue relativement à la rétribution des fonctionnaires réguliers d'un certain personnel, à qui l'on confie une tâche spéciale ? Sont-ils rétribués à titre de fonctionnaires du personnel régulier, ou bien à titre d'employés chargés d'un service distinct ?

M. EMMERSON : C'est la pratique invariable de les rétribuer, à titre d'employés réguliers. Ils ne sauraient émarger au budget au double titre de fonctionnaires réguliers et d'employés spéciaux.

M. BARKER : Alors, pourquoi inscrivez-vous un crédit à votre budget au bénéfice de ces offices ?

M. EMMERSON : Il s'agit ici du crédit régulier ; peut-être ne sera-t-il pas dépensé. Il n'est pas toujours possible de dire d'avance si ces employés ne seront pas utilisés à d'autres travaux.

M. R. L. BORDEN : Faites-vous ouvrir un double crédit ?

M. EMMERSON : Relativement à ce crédit, il faut ajouter que, sous l'empire de la loi d'Ontario, il devient nécessaire d'employer un arpenteur-géomètre régulièrement autorisé, lorsqu'il s'agit de délimiter des frontières en litige. Les députés d'Ontario seraient peut-être en mesure de me renseigner sur l'exactitude du fait.

M. BARKER : Il doit, sans doute, se trouver plusieurs arpenteurs-géomètres provinciaux, attachés à votre personnel ?

M. EMMERSON : Je ne sache point qu'il y en ait un seul.

M. BARKER : Les membres de ce personnel, venant d'Ontario,sont probablement tous des arpenteurs-géomètres provinciaux.

M. EMMERSON : Pas que je sache ; le fussent-ils, du reste, cela obvierait à l'inconvénient signalé ; mais l'ingénieur en chef est d'avis qu'il ne sont point arpenteurs-géomètres provinciaux.

M. LENNOX : Il est un autre aspect de la question sur lequel je désire appeler l'attention du ministre, et le voici : advenant qu'il surgisse un différend entre un propriétaire et l'administration, comment le ministre se propose-t-il de régler la contestation ? D'ordinaire, lorsqu'il s'élève quelque litige entre des propriétaires de terrains limitrophes, chaque intéressé acquitte sa part des frais. Quelle attitude le Gouvernement se propose-t-il d'adopter ? Si ces individus prétendent avoir des titres à la propriété du terrain qui se trouve, de vieille date, en possession de l'Etat—et le titre de propriété de l'Etat me paraît assez bien établi—alors, ces individus, qui réclament le terrain en question, sont tenus d'établir leur titre de propriété, ou au moins, d'acquitter leur part des frais. Que le Gouvernement s'avise de faire exécuter, aux frais de l'Etat, le levé de toute la ligne du canal dans ce but et de consacrer à ces travaux une vingtaine de mille dollars, voilà qui me semble inexplicable. Le ministre saisit-il bien toute la portée de ma question ? Bref, lorsqu'il s'agit d'une contestation entre propriétaires de terrains limitrophes, celui qui n'est pas en possession du terrain et qui en réclame la possession est celui-là même qui dirige les poursuites devant le tribunal ; et le propriétaire est tenu de faire délimiter les frontières du terrain, en conformité des stipulation de l'acte définissant les frontières.

M. EMMERSON : Quand il s'agit d'une simple délimitation de frontières, il est possible que cette théorie s'applique ; mais il y a d'autres travaux à exécuter ici : l'exécution du levé de plans et la pose des bornes. A mon avis, les propriétaires de terrains limitrophes ne sont nullement tenus de participer à ces frais.

La délimitation de ces frontières ne les intéresse pas au premier chef, et la chose a plus d'importance pour le Gouvernement, puisque la situation actuelle ouvre la porte à d'incessantes réclamations.

Le public y est moins intéressé que ne l'est l'Etat lui-même.

M. LENNOX : Le ministre n'a pas encore réussi à bien définir notre situation actuelle, au sujet de notre question. Voilà nombre d'années que nous sommes en possession de ce canal. Nous avons, sans doute, dû l'utiliser. Nous nous servons actuellement de ces terrains. Pour la plupart, sans doute, les propriétaires des terres limitrophes du canal font usage de ces terres. Sur la plupart de ces terres, probablement il existe des clôtures ; et quant au levé de plans du canal que veut faire exécuter le ministre, il en conviendra, tout plan est dressé après

l'arpentage ; il ne les précède pas. Vous faites, d'abord, arpenter le terrain, puis vous dressez votre plan, je suppose. Que le ministre nous dise la répartition qu'il entend faire de ce crédit de $20,000 ; c'est un renseignement qu'il importe de donner à la Chambre, Qu'il nous renseigne sur le délai qui s'écoulera, sur le coût du levé de plans, et autres détails de ce genre propres à nous éclairer. Le ministre voudrait-il bien nous renseigner à cet égard ?

M. EMMERSON : Ces détails me manquent ; mes fonctionnaires ne m'en ont point donné. Je me base sur l'estimation dressée par l'ingénieur en chef des canaux, qui est d'avis que ces travaux entraîneront une dépense de $20,000. Nous demandons à la Chambre de nous ouvrir un crédit pour ce montant, qui, à mon avis, n'a rien d'exagéré. Les frais ne sauraient dépasser ce chiffre, car c'est le seul crédit demandé ; et si la dépense est inférieure au chiffre du crédit voté, le reliquat tombera en annulation de crédits.

M. LENNOX : Je ne saisis peut-être pas bien le sens des définitions que le ministre nous donne du crédit en question.. A mon sens, dresser un crédit, c'est établir des prévisions basées sur l'étude des divers éléments qui figurent dans les travaux à construire, et ce travail préliminaire une fois achevé, on est en mesure de faire l'estimation détaillée du coût global de l'entreprise. L'estimation d'une dépense ne repose nullement sur de simples conjectures, comme le prétend le ministre. Il suffirait donc que le chef du ministère déclarât au ministre : " Inscrivez $20,000 à votre budget pour telle entreprise " et l'affaire serait bâclée. Il est possible, affirme-t-il que cette somme ne soit pas entièrement dépensée ; or, l'expérience nous prouve que non seulement que les crédits votés ici se dépensent, mais que, le plus souvent, ils sont insuffisants. Il nous faut autre chose que de simples conjectures ; il nous faut une estimation détaillée du coût des travaux. Si le ministre a sous la main cet état, qu'il nous le soumette ; sinon, il ne saurait à bon droit nous demander de voter pareil crédit, avant de nous avoir communiqué cette estimation.

M. HENDERSON : Je tiendrais à savoir quand ces travaux se termineront. Est-ce au cours de l'été prochain ou bien dans un délai de plusieurs années ? Après tout, il est fort possible que ce crédit de $20,000 ne soit qu'un premier versement, une minime fraction de la dépense à effectuer. Evidemment, il y a bien trop de ces entreprises à longue échéance, se prolongeant d'une année à l'autre. A coup sûr, il y a ici une excellente aubaine pour nombre d'intéressés, pour qui ces entreprises sont le seul moyen d'existence. En vérité, ces travaux semblent s'éterniser ; ils sont vraiment interminables. Il nous faudra bien, quelque jour, faire la lumière sur ce système. En toute probabilité, la création de ce bureau d'études topographiques pour le canal Welland, est encore une de ces entreprises à longue échéance. Je ne serais pas étonné que ceux d'entre nous qui siègeront encore ici dans trois ou quatre ans, fussent appelés à voter de nouveaux crédits pour le levé des terrains du canal Welland.

M. EMMERSON : Je n'ai aucun état estimatif sous les yeux. L'estimation que j'ai donné est celle de l'ingénieur en chef. Ces travaux sont devenus d'urgence. L'ingénieur en chef m'informe qu'ils seront mis en marche sans retard, aussitôt que ce crédit sera à notre disposition, et se termineront au cours du prochain exercice. La raison alléguée en faveur de l'urgence de ces travaux, c'est que, au dire des ingénieurs, les frontières du canal traverse la grange et la maison d'habitation d'un des propriétaires du terrain limitrophe. De l'avis du ministère, cet individu aurait empiété sur la propriété du canal, en y érigeant ses bâtiments.

M. BARKER : Vous pourriez, moyennant une dépense de $10, constater le fait.

M. EMMERSON : J'en doute fort. A mon avis, il faut, de toute nécessité, faire le levé de toute la ligne, afin de constater avec certitude les endroits où il faut placer les bornes.

M. COCHRANE : Le ministre sait-il à quelle époque on y a érigé la grange et la maison d'habitation en question ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire ; du reste, ces bâtiments y existent depuis assez longtemps pour avoir donné lieu à une contestation.

M. COCHRANE : En vérité, le ministre prend la chose assez gaiement. Il ne lui sied guère de nous demander de voter $20,000 puisés dans le coffre public, et de nous répondre en esquissant un sourire.

M. EMMERSON : Il ne servirait guère de larmoyer ici.

M. COCHRANE : Sans doute, c'est de gaîté de cœur que le ministre dépense les deniers publics ; s'il s'agissait de ses propres deniers, il y regarderait de plus près.

M. EMMERSON : Je suis fort libéral.

M. COCHRANE : Oui, à même l'argent d'autrui, mais non pas quand vous puisez dans votre propre gousset. J'ignorais que vous fussiez si libéral.

M. EMMERSON : Je n'ai jamais possédé $20,000.

M. COCHRANE : Il ne s'agit pas ici de votre libéralité ; mais nous tenons à nous renseigner sur la question.

M. LEIGHTON McCARTHY : Adopté.

M. COCHRANE : Pas du tout. Ces messieurs de la droite ont l'humeur gaie, aujourd'hui; jadis, cette veine comique leur

faisait défaut. Il sied bien peu à des hommes de sens, à des législateurs appelés à voter les deniers publics, de faire preuve de pareille légèreté. Les indépendants, au moins, devraient avoir plus de sérieux dans le caractère. Affranchis qu'ils sont des liens de parti, ils devraient tenir à se renseigner sur l'emploi de ces deniers. Que) des partisans à outrance affichent pareille indifférence, passe encore ; mais les indépendants, eux devraient montrer plus d'indépendance. Puisque ces travaux sont de telle urgence, pourquoi le ministre ne nous éclaire-t-il pas un peu ? Il ne sait pas même où se trouve la ligne du canal. La grange et la maison d'habitation en question sont là, de vieille date, sans avoir jamais nui à la navigation ; et voilà que soudain surgit cette contestation. Puisque ce canal a été construit et approfondi, sous la direction du ministère, au moins devrait-il posséder les plans et devis des travaux. Je m'étonne que le ministre des Douanes ne fasse pas la leçon à son collègue sur l'importance de nous éclairer à cet égard. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux est encore novice, il est vrai ; mais son collègue, lorsqu'il siégeait à la gauche, savait fort bien vociférer au sujet de ces dépenses.

M. LENNOX : Vociférer n'est pas le mot.

M. COCHRANE : Soit, je retire l'expression ; disons qu'il faisait grand tapage, se récriant contre nos folles prodigalités et la scandaleux emploi des deniers publics. Aujourd'hui il n'ouvre plus la bouche ; il est devenu muet. Sans doute, dans son for intérieur, il doit implorer la miséricorde divine pour ses péchés.

(Adopté.)

Canal de Lachine—machines pour les ateliers, $2,300.

M. EMMERSON : Il s'agit ici d'améliorer l'outillage des ateliers, qui est devenu insuffisant aujourd'hui.

(Adopté.)

Installation électrique, $5,000.

M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à des travaux se rattachant à l'appareil électrique servant à actionner les portes d'écluse et à protéger ces portes, les moteurs, etc., contre les défenses des bâtiments qui traversent le canal. La totalité de la dépense est portée à $15,000.

M. BLAIN : Quand ces travaux seront-ils terminés ?

M. EMMERSON : Au cours de l'exercice.

M. BLAIN : Et ce crédit suffira pour le parachèvement des travaux ?

M. EMMERSON : Oui ; c'est là tout ce que coûteront ces travaux réparateurs de l'appareil électrique.

(Adopté.)

Pont sur le canal, à l'avenue Atwater, $45,000.

M. EMMERSON : Il s'agit ici du pont de l'avenue Atwater, sur le canal Lachine, à Montréal. L'année dernière, il a été ouvert un crédit de $40,000, et le crédit demandé servira à achever les travaux. Le coût estimatif du pont est porté à $85,000, y compris l'infrastructure et la superstructure.

M. R. L. BORDEN : Peut-être les députés de Montréal et des comtés voisins tiendraient-ils à discuter quelques-uns de ces articles que nous venons d'adopter. Ce crédit pourra surgir, lorsqu'un des articles réservés sera mis à l'étude. La chose est entendue, n'est-ce pas ?

M. EMMERSON : C'est entendu.

(Adopté.)

M. LE PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. R. L. BORDEN : Quel est l'ordre du jour pour demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si le ministre de la Marine et des Pêcheries est en mesure d'aborder l'étude du projet de loi qui est inscrit au feuilleton en son nom, nous le délibérerons, puis nous poursuivrons l'étude du budget des dépenses. Si mon collègue n'est pas prêt, nous continuerons l'étude du budget des Chemins de fer et des Canaux.

M. EMMERSON : Je serai en mesure de poursuivre l'étude du chapitre des canaux ; mais je tiens à faire rappeler ici la promesse que j'ai faite à quelques députés: c'est qu'avant d'aborder l'étude du chapitre des Chemins de fer, je leur en donnerais avis et ferais une déclaration.

Sir WILLIAM MULOCK : Alors, quand le chapitre des canaux sera épuisé, nous reviendrons au budget des travaux publics.

On adopte la motion, et la Chambre lève sa séance, à minuit et quinze minutes, le vendredi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 17 février 1905.

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

DEPOT DE BILLS.—PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 60) attribuant la personnalité civile à la "Algoma Copper Range Railway Company."—M. Dyment.

Bill (n° 61) attribuant la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de Lebonk à la baie du Tonnerre.—M. Bole.

Bill (n° 62) concernant la compagnie du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique.—M. Lamont (par M. S.-J. Jackson.)

Bill (n° 63) attribuant la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de Brantford à Woodstock.—M. M.-S. Schell.

TRAVAUX DE LA CHAMBRE.

M. W. F. MACLEAN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je ferai remarquer à M. le premier ministre que, cette année, on semble avoir pris l'habitude de proposer, à deux ou trois heures de l'après-dîner et en l'absence de M. le premier ministre et de tous les autres membres du cabinet, que la Chambre se forme en comité des subsides. Dans les premiers temps de ma carrière au Parlement, il était d'usage, je crois, d'attendre, pour proposer que la Chambre se formât en comité des subsides, que M. le premier ministre et la plupart de ses collègues fussent présents, et je voudrais qu'il en fût encore ainsi. Au risque de paraître vétilleux j'appuie sur l'expression de cette idée, et je tiens à ce que l'on respecte un peu plus cet usage, afin de protéger le droit incontestable qu'a tout membre du Parlement de discuter un sujet d'intérêt public quand la Chambre se forme en comité des subsides, et aussi afin que les ministres soient à leurs fauteuils et puissent entendre ce qui se dit.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER : D'après moi, la seule fois qu'on a proposé, après huit heures, que la Chambre se formât en comité des subsides, c'est hier.

M. MACLEAN : Non ; il y a deux ou trois fois que cela arrive.

Sir WILFRID LAURIER : Je pense le contraire. Quoi qu'il en soit, il sera toujours possible, pour contenter mon honorable ami ou tout autre député qui désirerait présenter une motion, de proposer que la Chambre se forme en comité des subsides, chose qui peut se faire n'importe quand ; mais d'ordinaire, la Chambre ne s'est formée en comité des subsides qu'après avoir étudié les bills. Si j'étais prévenu qu'un député désire traiter une question à l'occasion de la motion ordinaire demandant la formation de la Chambre en comité des subsides, je serais on ne peut plus heureux de lui en donner toute facilité.

DEMANDE DE RAPPORTS.

M. R. L. BORDEN : Je me permettrai de faire remarquer à M. le premier ministre et à M. le ministre de la Marine et des Pêcheries qu'on a demandé le dépôt d'un très grand nombre de rapports concernant le département de la Marine et des Pêcheries et que la plupart de ces documents n'ont pas encore été déposés. Ils devraient l'être avant que nous abordions l'étude des crédits de l'honorable ministre, sinon il faudra peut-être un certain délai pour nous obtenir les renseignements demandés et qui se trouvent justement les rapports dont je viens de parler.

M. PREFONTAINE : On travaille à préparer les rapports avec toute la diligence possible, et je suis sûr qu'ils seront déposés sur le bureau de la Chambre avant la mise en discussion des crédits du département.

M. SPROULE : Hier, j'ai demandé si le rapport du commissaire chargé de l'enquête au sujet de l'introduction de la main-d'œuvre étrangère serait déposé.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai fait des recherches et j'ai découvert que le rapport est dans les mains de l'imprimeur. On nous promet qu'il sera prêt à temps pour pouvoir être présenté à la Chambre la semaine prochaine.

M. GANONG : Monsieur le ministre de la Marine et des Pêcheries pourrait-il nous dire vers quel temps nous aurons le rapport de la commission relative aux pêcheries de l'Atlantique?

M. PREFONTAINE : Le président de la commission m'informe qu'il sera ici la semaine prochaine pour compléter son rapport.

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

La Chambre décide de délibérer en comité général.

M. le président prend le bureau.

L'honorable RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je propose la seconde lecture du bill (n° 37) ayant pour objet d'amender la loi de 1899 relative à la commission du port de Québec. Par ce bill nous désirons fixer à environ trois milles plus loin en aval du fleuve Saint-Laurent les limites de pilotage du district de Québec. A l'heure qu'il est, les steamers doivent arrêter à la Pointe-au-Père pour y prendre les dépêches, puis au Bic, à 17 milles en amont, pour y prendre des pilotes. Les armateurs demandent que la limite du pilotage s'étende jusqu'à la Pointe-au-Père et que les pilotes montent à bord à cet endroit, afin qu'il ne soit plus nécessaire d'arrêter à un deuxième poste.

M. MONK : Tous les armateurs sont-ils d'accord à faire cette demande?

M. PREFONTAINE : Oui, elle a été faite par chacun d'eux.

(La motion est adoptée, le bill est lu une deuxième fois et la Chambre se forme en comité pour l'étudier.)

Article unique.—Pourquoi étendre la juridiction de la commission du port ?

M. PREFONTAINE : La limite actuelle est maintenant à 17 milles en amont de la Pointe-au-Père et les steamers sont obligés d'arrêter au Bic pour y prendre des pilotes. Ils sont aussi obligés d'arrêter à la Pointe-

au-Père, à environ 17 milles plus bas, pour y prendre les dépêches ; mais si on étend la limite jusqu'à la Pointe-au-Père, les pilotes monteront à bord à cet endroit et on pourra aussi y prendre les dépêches, et, de cette façon, un seul arrêt sera nécessaire.

M. AMES : Ce bill est-il le seul que le Gouvernement se propose de présenter au cours de cette session pour amender la loi relative à la commission du port de Québec?

M. PREFONTAINE : Je n'en connais pas d'autres et je n'ai entendu parler d'aucune autre demande ayant pour objet d'autres modifications.

M. BERGERON : Y a-t-il dans la loi quelque disposition qui oblige les steamers à prendre les pilotes au Bic?

M. PREFONTAINE : Les pilotes du port de Québec sont sous la juridiction de la commission du port de Québec et ils s'embarquent à l'extrémité est de la limite du district de pilotage. Les compagnies d'armateurs nous ont mainte et mainte fois représenté qu'il fallait remédier à cet inconvénient et que pilotes et dépêches devaient être embarqués à la Pointe-au-Père. Mais il nous faut absolument étendre les limites du district de pilotage pour pouvoir obliger un pilote à descendre jusqu'à la Pointe-au-Père, car en dehors de cette limite il échappe à l'autorité de la commission du port de Québec.

M. HAGGART : Je pensais que, pendant la dernière session, l'honorable ministre allait présenter un bill ayant pour objet de donner au Gouvernement fédéral le contrôle du pilotage?

M. PREFONTAINE : L'autorité relativement au pilotage dans le district de Montréal qui s'étend de Montréal à Québec, fut donnée, l'année dernière, au département de la Marine et des Pêcheries, du consentement de tous les corps publics intéressés. Mais nul ne voulut consentir à ce changement pour le district de Québec. Même, la fédération des armateurs et certains autres intéressés y furent opposés. Cependant, je suis informé, sans l'être d'une façon officielle, que, la semaine prochaine, ils vont faire une requête demandant que l'autorité, relativement au pilotage, pour le district de Québec, soit donnée au département de la Marine et des Pêcheries. Mais je n'ai encore reçu aucune demande officielle.

M. BERGERON : La raison exprimée par le ministre est-elle la seule raison de cette modification à la loi?

M. PREFONTAINE : Oui.

M. BERGERON : Qu'avez-vous à dire par rapport aux steamers, comme le "Campania", qui vont dans les Provinces maritimes?

M. PREFONTAINE : Ils n'ont pas de pilotes.

M. BERGERON : Ils ne sont pas sous la juridiction de la commission du port de Québec ?

M. PREFONTAINE : Je désire qu'on amende le paragraphe (b) de cet article en y ajoutant, à la fin, les mots "excepté la rivière Saguenay." Par suite d'une erreur commise lors de la préparation du bill, ces mots n'y furent pas insérés, et ils auraient dû l'être, parce que le pilotage du Saguenay fut placé, l'an dernier, sous la direction du département de la Marine et des Pêcheries.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la deuxième fois.)

M. le PRESIDENT en fait rapport avec l'amendement approuvé.

Le bill est délibéré sommairement en troisième lecture et adopté.

SUBSIDES—CONTROLE DES LIGNES DE TELEPHONE.

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. W. F. MACLEAN : Je profite de cette occasion pour appeler l'attention de la Chambre sur une requête présentée au sujet les téléphones et qui a été signée par un grand nombre de corporations municipales du pays. Il y est demandé :

Qu'il plaise à votre honorable Chambre d'adopter une loi amendant toutes les chartes accordées à des compagnies de téléphone, de façon a déclarer que les poteaux de ces compagnies ne seront plantés et que leurs conduits ne seront construits à l'avenir dans les chemins ni dans les rues d'aucune municipalité que du consentement du conseil de cette munipalité et aux conditions que ce conseil aura approuvées.

Dans l'état de choses actuel, il paraîtrait qu'une compagine de téléphone autorisée en vertu d'une charte fédérale peut ignorer ces droits municipaux et se servir des rues d'une municipalité sans demander le consentement de la corporation. On a jugé qu'il y avait là un mal considérable et le Parlement est prié de le faire disparaître.

M. R. L. BORDEN : Existe-t-il un statut général à ce sujet ?

M. W. F. MACLEAN : Il peut y avoir un statut général, mais, d'après moi, il ne répond pas complètement aux exigences de la situation présente. Lorsqu'une députation composée de représentants des municipalités les plus importantes s'est adressée au Gouvernement, le ministre de la Justice lui a demandé de rédiger une clause qu'elle désirerait voir insérer dans la loi générale ; c'est, du moins, l'affirmation que l'on m'a faite. Les municipalités de tout le pays comprennent que, grâce aux pouvoirs étendus que l'on a accordés aux compagnies de téléphone, ces dernières empiètent sur leurs droits. On fait en ce moment circuler une autre requête, mais l'a-t-on présentée à la

Chambre ? C'est ce que j'ignore. C'est une requête de l'union des municipalités canadiennes. On y demande au Gouvernement et au Parlement canadien de voter une loi comportant :

1° L'achat, par l'Etat, des lignes interurbaines ;

2° L'amendement de toutes les chartes de téléphone existant actuellement de façon à établir qu'aucune compagnie ne pourra planter de poteaux ni construire de conduits dans les chemins ni dans les rues d'aucune municipalité que du consentement du conseil de cette municipalité, aux conditions que ce conseil aura approuvées.

Voici deux organisations : Les municipalités pour leur propre compte, puis l'union des municipalités canadiennes, qui demandent au Parlement de leur accorder juridiction au sujet de l'érection des poteaux ou du posage des conduits des compagnies de téléphone, dans leurs limites. J'espère que, pendant cette session, le Gouvernement va pouvoir présenter un projet de loi générale concernant cette question et rendant aux municipalités la maîtrise complète de leurs rues relativement à ces matières. Il peut être nécessaire de permettre à ces compagnies de faire passer leurs lignes à longue distance dans une municipalité, mais je prétends que le Parlement n'a jamais eu l'intention d'enlever aux municipalités la contrôle de leurs rues et de l'adjuger aux compagnies de téléphone. Mais il y a là une autre question encore plus importante et à laquelle le " Canadian Engineer " fait allusion dans ces termes :

Pour ce qui est de la possession et de la régie des lignes interurbaines par le gouvernement, bien que nous soyons favorables à tout mouvement fait dans le but d'assurer la nationalisation des services d'utilité publique, nous trouvons que le Gouvernement ferait aujourd'hui beaucoup mieux d'obliger la compagnie du téléphone Bell à donner et à recevoir communication, sur les lignes interurbaines de son réseau actuel, aux et pour les abonnés de tous les services téléphoniques locaux, sans égard à la propriété de ces voies de communication. En d'autres termes, tout abonné au téléphone devrait avoir droit au service interurbain qu'il soit abonné au téléphone Bell ou autre. Cela aurait pour résultat inévitable de mettre ce monopole dans l'impossibilité de paralyser désormais la concurrence locale, et de faire établir dans le pays des lignes de communications municipales et indépendantes. Dans peu d'années, la demande de moyens de communication téléphonique interurbaine aurait tellement augmenté que le Gouvernement serait obligé de reconnaître la nécessité d'établir un système de communication interurbaine dont l'Etat serait propriétaire, et cela, en doublant, en acquérant et en prolongeant les lignes de la compagnie du téléphone Bell.

Voilà la question la plus importante qui puisse se rattacher à celle du service téléphonique. Elle donne lieu à la réciprocité de ce que je pourrais appeler le commerce téléphonique. La loi canadienne relative aux chemins de fer pourvoit à ce que les compagnies de chemin de fer soient assujetties à une réciprocité de trafic. Mais à l'heure qu'il est, la compagnie du téléphone Bell ou autre compagnie peut refuser de se mettre en communication avec une compagnie indépendante. Il en résulte que la compagnie du téléphone Bell exerce un monopole dans tout le pays. Cette question s'est présentée l'autre jour devant le comité des chemins de fer. Lorsque je proposai qu'il fût inséré dans un bill d'intérêt privé constituant en corporation une compagnie de téléphone, une clause obligeant la compagnie à permettre la réciprocité de communication, le ministre intérimaire des Travaux publics, (M. Hyman) qui est président de ce comité, prétendit que cette clause devrait être incorporée dans une loi générale. Je fus de son avis. Mais j'allai plus loin, et je prétends à mon tour que le Gouvernement devrait se charger lui-même de déposer un projet dans ce sens. Vu les requêtes que l'on a présentées, je crois que le Gouvernement devrait, au cours de cette session, demander une loi générale imposant aux compagnies de téléphone la réciprocité de communication.

Il est vrai qu'une compagnie de téléphone acceptera aujourd'hui, pour transmission, un message d'une autre compagnie, si on le lui remet à ses bureaux. Mais elle ne fera pas ce que les compagnies de chemins de fer sont forcées de faire, c'est-à-dire fournir les raccordements nécessaires pour que le trafic puisse passer d'une ligne à une autre. Les compagnies de téléphone ont été créées par le Parlement, et constituées en corporations parce qu'on jugeait qu'elles étaient d'utilité publique. C'est là la grande raison qu'on a fait valoir pour demander qu'elles fussent constituées en association. Cela étant, c'est l'intérêt général du Canada qui doit ici nous dicter ce que nous avons à faire. Et le Gouvernement, par égards pour cet intérêt, devrait demander au Parlement de voter une loi pour forcer les compagnies de téléphone à échanger leurs messages. Voyons ce que dit, à ce sujet, le " Canadian Engineer " :

Nous désirons faire remarquer que la charte de la compagnie Bell stipule expressément que cette compagnie est constituée dans l'intérêt général du Canada. Cela étant, cette compagnie n'a pas plus le droit de restreindre, à ses seuls souscripteurs, l'usage de son réseau interurbain, que ne pourrait en avoir une compagnie de chemin de fer pour refuser de laisser passer sur sa ligne les wagons d'une autre compagnie. Nous ne voulons pas dire, bien entendu, que la compagnie Bell n'aurait pas droit, dans ce cas, à des compensations. On pourrait, par exemple, et sans la moindre difficulté, adopter les pratiques en usage en Angleterre. En Angleterre, l'abonné du " Glasgow Municipal Telephone " qui désirerait entrer en communication avec un abonné du " National Telephone," soit à Londres, à Manchester, à Liverpool ou ailleurs, aurait à payer en outre du tarif ordinaire pour communications interurbaines, un droit de correspondance au " National Telephone " pour le privilège accordé.

M. W. F. MACLEAN.

Si c'est un abonné du "National" qui désire se mettre en communication avec Glasgow, alors le droit de correspondance va à cette dernière ville. Cet arrangement est parfaitement équitable, et la compagnie Bell ne pourrait pas dire qu'on commet une injustice en la forçant à se plier à cet arrangement.

L'objet que je me propose, en attirant là-dessus l'attention du Gouvernement, c'est de le décider à nous présenter, dès cette session, un bill pour forcer la compagnie Bell à nous donner, au Canada, les mêmes facilités qu'on a en Angleterre, et cela en faisant valoir qu'il y va de l'intérêt en général du public. Il n'est pas juste que le Parlement du Canada laisse subsister au milieu de nous une organisation puissante supposée être d'utilité publique, alors que cette organisation ne se fait aucun scrupule de refuser à une classe de citoyens les services qu'elle rend à une autre.

Actuellement, les abonnés seuls de la compagnie Bell ont le droit de converser sur ses lignes interurbaines. Quand un abonné d'une ligne indépendante, dans un district rural—et il y a plusieurs lignes indépendantes de ce genre, au Canada—désire parler à un abonné de la compagnie Bell, il ne peut pas obtenir la communication désirée, et il lui faut faire transmettre un message à un bureau de la compagnie Bell. De même, cependant, que les compagnies de chemins de fer font l'échange du trafic, on devrait forcer la compagnie Bell à faire les raccordements nécessaires, sur ses tableaux de distribution, entre les fils terminaux des lignes indépendantes et ses propres fils, en demandant pour ce service le même prix que si on était venu lui apporter un message à ses bureaux. Cette compagnie Bell, je le répète, a été déclarée d'utilité publique, mais elle n'en exerce pas moins un véritable monopole en avantageant certaines classes du public au détriment des autres.

Nous avons encore un autre grief, et c'est que la compagnie Bell a agi contrairement à l'intérêt public en signant une convention avec nos deux plus grandes compagnies de chemin de fer. J'ai déjà fait remarquer à la Chambre que cette convention interdit virtuellement l'accès de gares de chemins de fer à toute autre compagnie de téléphone. Eh bien, nous ne devons pas laisser subsister un pareil état de choses. De nouvelles lignes de téléphone se construisent par tout le pays.

Au Nord-Ouest, surtout, il se déploie beaucoup d'activité en ce sens, et toutes ces lignes indépendantes désirent avoir accès dans les gares. Comme je l'ai déjà fait remarquer, les abonnés de ces lignes de téléphone sont les meilleurs clients des chemins de fer ; mais par suite du pacte en question ils ne peuvent avoir accès aux gares que par l'entremise de la compagnie Bell, et il leur est souvent impossible de savoir si leurs marchandises sont arrivées. Il est donc grandement temps que nous ayons une loi générale, applicable à toutes les compagnies de téléphone, accordant le droit d'échange. et donnant accès direct, par des raccordements, aux tableaux de distribution de toutes ces compagnies. Nous devons aussi forcer les compagnies de chemins de fer à résilier le contrat exclusif qu'elles ont passé avec la compagnie Bell.

Il me serait très difficile, ainsi qu'aux autres membres du comité des chemins de fer, de rédiger une résolution pour l'objet que nous avons ici en vue. Dans la proposition de loi qui est en ce moment à l'étude, les promoteurs conviennent d'accepter un amendement quelconque pour les forcer à rédiger cette résolution. Mais je crois qu'il va me falloir, pour cela, avoir recours aux services d'un homme de loi. Bien que nous ayons un département de la Justice, un ministre de la Justice et un avocat général, cependant. je me vois forcé de requérir les bons offices d'un avocat pour rédiger un amendement de ce genre. Assurément, on devrait pouvoir m'offrir les services des jurisconsultes que compte cette Chambre pour esssayer de trouver ici quelque moyen de protéger le public contre la rapacité des compagnies. Mais, bien au contraire, c'est à celui qui cherche à améliorer la loi à se tirer d'affaire tout seul. Le Gouvernement ferait bien mieux de suivre l'exemple que lui donnent l'Angleterre et quelques autres pays de progrès en édictant une loi générale pour forcer ces compagnies de téléphone à nous accorder l'échange demandé, et ne pas obliger les membres de cette Chambre à prendre individuellement l'initiative de semblables mesures qui sont plutôt d'intérêt général. Pour toutes ces raisons j'ai l'espoir que le Gouvernement prêtera l'oreille aux centaines de pétitions venues de presque toutes les municipalités de ce pays, pétitions demandant une loi générale applicable aux compagnies de téléphone, et donnant à chaque municipalité la maîtrise sur ses propres lignes, excepté quand il s'agit de lignes interurbaines. La loi devrait aussi forcer les compagnies à nous donner les raccordements directs avec leurs propres tableaux de distribution, tout en protégeant les intérêts des compagnies ayant actuellement un monopole. Qu'on paie à ces compagnies un prix raisonnable pour leurs services, et qu'on en finisse une bonne fois avec le système suranné qui a cours depuis déjà trop longtemps. Je le répète, j'ai l'espoir qu'avant longtemps le Gouvernement nous annoncera qu'il est tout disposé à faire son possible pour tenter de mettre fin à ces griefs.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette beaucoup que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) ait manqué de m'aviser qu'il voulait attirer l'attention de la Chambre sur cette question importante. S'il l'avait fait, j'aurais été prêt.....

M. W. F. MACLEAN : J'avais écrit tout cela.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'en ai reçu aucun avis. Si mon honorable ami m'avait donné cet avis, j'aurais été heureux de lui communiquer le rapport d'une entrevue avec une délégation venue de Toronto, je crois, pour nous entretenir de quelques-uns des privilèges actuellement détenus par la compagnie Bell. Autant que je puis me rappeler, cette délégation désirait attirer notre attention sur une décision rendue par le comité judiciaire du conseil privé, décision accordant à la compagnie Bell le droit d'utiliser les rues de Toronto et d'y ériger les poteaux dont elle pourrait avoir besoin.

Non seulement lui donnait-on le droit d'utiliser les rues où elle avait déjà ses fils, mais en réalité toutes les rues de la ville. Si je ne me trompe pas, la charte accordée en 1882 à la compagnie Bell lui donne non seulement le droit d'utiliser certaines rues où elle avait déjà ses fils, mais en outre le droit d'ériger des poteaux partout où bon lui semblerait. si je m'en souviens bien, aussi, le maire et l'avocat de la ville de Toronto nous demandaient une loi pour restreindre les pouvoirs ainsi accordés par le Parlement à la compagnie Bell. Je fis alors remarquer, pour ma part, au ministre et à l'avocat de Toronto, que ce qu'on nous demandait là n'était ni plus ni moins qu'une atteinte portée aux droits déjà accordés par le Parlement. A cela, on me répondit qu'on croyait que la loi pourrait être amendée de telle sorte que les droits déjà acquis n'en souffrissent point. Nous demandâmes alors au maire et à l'avocat de Toronto de préparer eux-mêmes cet amendement et de le soumettre à notre considération. Mais, à venir jusqu'à présent, nous n'avons encore entendu parler de rien. Si un amendement de ce genre nous était soumis, ce serait notre devoir de le prendre en considération, et de le soumettre, s'il y a lieu, à cette Chambre. Je puis, dès cet instant, déclarer à mon honorable ami que si on nous présentait un amendement ne portant aucune atteinte aux droits déjà acquis par la compagnie Bell, je ne vois pas pour quelle raison cet amendement ne pourrait pas être incorporé dans la loi. Mais, d'autre part, si cela ne peut se faire qu'en portant atteinte à des droits acquis, il s'élèverait de partout de sérieuses objections. Je n'exprime ici aucun avis personnel, et j'attendrai, avant de me prononcer, que je sache en quel sens la ville de Toronto veut agir.

Il y a encore un autre point qui a été soulevé par mon honorable ami. Il nous a demandé, entre autres, de restituer aux municipalités les pouvoirs qui ont été lésés par ce Parlement. Je n'ai jamais eu connaissance que le Parlement aurait pu, par une loi générale, se rendre coupable d'actes de ce genre. Mais ce que je sais, c'est que, dans le passé, des compagnies particulières, comme par exemple la compagnie Bell, ont été autorisées à envahir des municipalités, à envahir Toronto et d'autres villes, sans tenir compte des autorités municipales. L'année dernière, ou l'année précédente, notre attention a été attirée sur une loi du même genre que nous demandait une compagnie de chemin de fer. Et si j'ai bonne mémoire, le comité des chemins de fer n'a pas voulu agréer aucune loi portant atteinte aux pouvoirs des municipalités, sans le consentement de ces municipalités. J'incline à croire que, dans le moment actuel, cette Chambre a plutôt tendance à désirer que les droits et privilèges des municipalités restent intacts, à moins que ces municipalités elles-mêmes n'en décident autrement. Je ne vois pas qu'il y ait aucune nécessité de voter une loi dans ce but. Pour ce qui est de l'autre grief exposé par mon honorable ami, j'avoue que je suis jusqu'à un certain point d'accord avec lui quand il dit qu'il est grandement temps que nous ayons quelque loi générale concernant les compagnies de téléphones et les échanges entre les lignes télégraphiques. Pour ma part, je crois que les demandes qui nous ont été faites à ce sujet s'imposent à notre attention. Cette Chambre devra mettre tout cela sérieusement à l'étude ; mais c'est le Gouvernement qui tout d'abord devra s'en occuper. Je ne puis pas dire quelle sera la ligne de conduite suivie à cet égard par le Gouvernement, soit durant cette session ou durant les sessions qui suivront. Tout ce que je puis dire, c'est que le Gouvernement porte à tout cela un intérêt très vif, et qu'il saura sauvegarder en temps et lieu les intérêts du pays.

M. BOURASSA : Je suis heureux, Monsieur l'Orateur, que l'honorable député de York-sud (M. Maclean) ait attiré sur tout cela l'attention de la Chambre. Je puis citer une exemple, pris dans mon propre comté, afin de démontrer dans quelles conditions se trouvent les compagnies indépendantes de téléphone. Deux compagnies de téléphone ont été établies dans mon comté depuis quatre ou cinq ans. afin de pouvoir permettre aux townships les plus éloignés d'avoir des communications téléphoniques avec les chemins de fer. L'une de ces compagnies a son terminus à une station où passe le Pacifique, et qui est un point important de distribution. Mais, par suite de l'arrangement intervenu entre le Pacifique et la Compagnie Bell, le Pacifique refuse à cette compagnie de téléphone permission d'installer ses appareils dans la gare. Et il s'ensuit que les neuf dixièmes des clients du Pacifique, à cette station, ne peuvent avoir aucune communication téléphonique avec la gare où arrivent toutes leurs marchandises. Il leur faut adresser leurs messages au bureau de téléphone du village, et payer une taxe spéciale à un messager chargé d'aller délivrer ces messages à la gare, située à 400 ou 500 yards de là. Ils ne peuvent pas communiquer directement avec le chef de gare, et force leur est d'avoir recours à un messager. Et qu'on remarque bien que la compagnie Bell n'a aucun bureau à cette station, et qu'elle ne fait là que se prévaloir du droit arbitraire

qu'elle possède de refuser l'accès de cette gare à toute autre compagnie de téléphone. La compagnie Bell ne possède là aucun bureau, et elle ne fait là qu'exercer un monopole au grand détriment du commerce. Pour ce qui est du principe des droits acquis, je partage ici pleinement, en théorie, l'avis exprimé par mon très honorable ami le premier ministre (sir Wilfrid Laurier). Mais, d'autre part, nous ne devons pas oublier que quand la compagnie Bell s'est vue accorder les droits exclusifs qu'elle possède, le téléphone était loin alors d'être entré dans nos mœurs comme il l'est aujourd'hui. Nous ne pouvions pas voir alors que les compagnies de téléphone se doivent au public et non pas à elles-mêmes, et qu'un jour devait nécessairement arriver où les droits du public finiraient ici par primer ceux des compagnies. Les droits du public doivent être pris en considération, et si les droits de quelques particuliers portent atteinte aux droits du public, alors le Parlement devra nécessairement se ranger du côté de ce dernier. Mais il faut ici user de beaucoup de circonspection. Il ne faut pas nous mettre en campagne avec l'idée qu'il n'y a lieu de tenir aucun compte des droits acquis. J'ai l'espoir que le Gouvernement s'occupera avant longtemps de cette importante question, et qu'il ne se laissera pas alors détourner de son devoir par l'idée qu'il se doit de protéger les droits acquis. Il ne faut pas, certes, négliger ces droits acquis, mais s'il y a conflit entre le public et des particuliers, nos préférences doivent aller au public.

M. T. S. SPROULE : Je partage sur beaucoup de points, Monsieur l'Orateur, l'avis que vient d'exprimer le très honorable premier ministre ; mais il est une chose sur laquelle je dois différer d'opinion avec lui, et c'est quand il dit que le Gouvernement n'a pas à s'occuper des griefs qui pourraient exister tant que personne n'a pas présenté un bill pour essayer d'y porter remède. J'ai toujours, au contraire, considéré que c'était le devoir du Gouvernement d'admettre l'existence des griefs sur lesquels on attire son attention et de prendre alors les moyens nécessaires pour y mettre fin. Le grief dont il s'agit ici a déjà été soumis à plusieurs reprises à l'attention du Gouvernement, et je ferai respectueusement remarquer que ce n'est pas aux membres de cette Chambre qu'il appartient de prendre ici l'initiative. Les conditions exposées avec tant de force par l'honorable député de Labelle sont celles qui existent ailleurs par tout le pays, et le Gouvernement a déjà été instruit à diverses reprises de cet état de choses. Si je ne me trompe pas, une compagnie de chemin de fer, quand elle reçoit sa charte, convient, en vertu de cette charte, de faciliter au public les moyens de faire des affaires avec ce chemin de fer. Or, peut-on dire qu'une compagnie de chemin de fer s'en tient à la lettre de sa charte quand elle ne donne le droit d'avoir accès à la ligne de téléphone aboutissant à une gare qu'à une seule catégorie de citoyens.

M. BOURASSA : Le cas que j'ai cité témoigne d'encore plus d'injustice. La compagnie Bell n'a pas de bureau à l'endroit dont je parle, ce qui ne l'empêche pas de défendre à la seule compagnie téléphonique existant à cet endroit d'avoir accès à la gare.

M. SPROULE : Parfaitement, mais je traitais la question d'une manière générale. C'est le devoir absolu des compagnies de chemin de fer de n'avoir de préférence pour personne, et de donner à toutes les classes de citoyens les mêmes facilités.

On ne peut pas prétendre qu'une compagnie de chemin de fer accorde des avantages égaux à tous quand elle refuse aux abonnés d'une ligne rivale le droit de communiquer avec sa gare, et qu'elle accorde ce même privilège aux abonnés de la compagnie Bell. C'est surtout au premier ministre que je m'adresse, mais plutôt que de parler à des sourds, j'aimerais mieux me taire. Je ne dis rien du manque de courtoisie dont on fait preuve à l'égard d'un membre de cette Chambre qui s'efforce de faire son devoir, car nous sommes tous censés connaître les égards que nous devons avoir les uns pour les autres.

Maintenant que ce grief a été porté à la connaissance du Gouvernement il est de son devoir de prendre les moyens de le faire cesser ; il ne doit pas, pour cela, s'en rapporter à l'initiative d'un particulier. Ce n'est pas la première fois que le Gouvernement est averti de cet état de choses. Mais je dirai plus, et je prétends que la loi, telle qu'elle est aujourd'hui, est suffisante pour obliger le C. P. R. ou toute autre compagnie de chemin de fer à admettre n'importe quelle ligne de téléphone dans ses gares, si seulement l'honorable ministre de la Justice voulait prendre la chose en main et faire observer la loi.

On ne peut pas s'attendre qu'un particulier entreprenne de lutter contre une compagie de chemins de fer, et la situation est devenue tellement intolérable que le Gouvernement ne peut plus différer d'agir.

Chaque fois que, devant la Chambre ou le comité des chemins de fer, nous demandons d'insérer dans un bill une disposition qui mette le public à l'abri de ces exactions, il se trouve toujours un ministre pour nous répondre qu'il vaudrait mieux régler cette question par une loi générale . Eh bien ! que le Gouvernement la propose cette loi générale, qu'il la fasse adopter. Nous lui donnerons toute l'aide en notre pouvoir, et il peut être certain que le public l'approuvera. Je répète que le Gouvernement manquera à son devoir envers le peuple s'il ne prend pas les moyens de faire cesse ce grief.

M. A. C. BOYCE : Monsieur l'Orateur, je porte un vif intérêt à cette question.

M. L'ORATEUR : Il n'y a pas de motion pour délibérer. Si cette discussion doit se prolonger....

M. W. F. MACLEAN : Une motion a été faite demandant que la Chambre se forme en comité des subsides. C'est à la suite de cette motion que j'ai pris la parole.

M. A. C. BOYCE : Cette question est très importante pour tout le pays. Il y a quelque temps, j'ai posé un certain nombre de questions s'y rapportant, et j'ai demandé une réponse relativement à un cas particulier qui a déjà été discuté ici, l'an dernier. Il s'agissait de la difficulté survenue entre la compagnie du téléphone Bell et une autre compagnie au sujet du droit d'établir des communications avec les gares du C. P. R. à Port-Arthur et à Fort-William. C'est le ministre des Chemins de fer et des Canaux, je crois, qui m'a répondu qu'il ne pouvait pas répondre à ces questions, bien qu'elles fussent à l'ordre du jour et redigées d'une manière concise et distincte. J'ignore encore pourquoi il n'a pu répondre à ces questions et me donner le renseignement que je demandais.

Je regrette que l'honorable député de la Baie-du-Tonnerre (M. Conmee) ne soit pas ici ce soir ; s'il était présent, je suis certain qu'il ne manquerait pas d'expliquer les ennuis et les torts que cette difficulté a causés au commerce de Port-Arthur et de Fort-William. Dans ces deux villes nous avons le téléphone Bell et aussi un téléphone municipal. La compagnie Bell, armée des privilèges qui lui ont été conférés par le Parlement et des franchises qu'elle a obtenues du public, refuse absolument d'établir aucun raccordement avec la ligne municipale, et ne veut pas permettre à cette dernière de pénétrer dans les gares du C. P. R. qui sont sous la dépendance de la compagnie Bell. Port-Arthur et Fort-Willam sont deux grandes villes prospères dont la population et l'importance commerciale augmentent très rapidement, et une forte proportion de la population de ces deux villes est abonnée à la compagnie de téléphone des citoyens. Les gens préfèrent se servir de cette ligne et exercer leur privilège d'encourager leur propre réseau municipal. Mais à quoi cela leur sert-il, puisque la compagnie Bell, grâce aux privilèges qui lui ont été conférés par le Parlement, comme dit le premier ministre, peut se moquer de la volonté du peuple, l'empêcher d'avoir accès aux gares et le priver de l'exercice de ses droits ? La question est très importante, et le Gouvernement devrait s'en occuper sans retard. Il est regrettable qu'après tous les avis qui lui ont été donnés, il n'ait pas jugé à propos de s'en occuper plutôt, en soumettant au Parlement un projet de loi qui aurait fait cesser ce grief.

ELECTION DU YUKON.

M. R. L. BORDEN : Avant que la motion soit adoptée, j'aimerais à dire un mot de la correspondance que l'honorable premier ministre vient de déposer sur le bureau de la Chambre. Comme elle n'est pas volumineuse, je me permettrai d'en donner lecture. Voici le premier télégramme :

Ottawa, 5 octobre 1904.

Joseph Ena Girouard,
Dawson, T.Y.

Vous avez été nommé officier rapporteur pour le district électoral du Yukon. Le bref est daté du 29 septembre et est expédié par la poste aujourd'hui. La présentation officielle des candidats, le 18 novembre, à Dawson. Avec ces informations, en consultant la formule "E" et les dispositions de l'acte relatif à la représentation du Yukon de 1902, vous pouvez nommer greffier et recenseurs et fixer les endroits où seront les bureaux électoraux. Ensuite préparez la proclamation en conformité des dispositions de l'acte.

Il y a une note à la suite de ce télégramme :

Ayant appris que Girouard était membre du conseil du Yukon, et partant inhabile à remplir ces fonctions, Ledieu a été nommé.

Le télégramme suivant est daté du 8 octobre 1904, et adressé à M. Ledieu. Il se lit comme suit :

Ottawa, 8 octobre 1904.

Pierre Ledieu,
Avocat, Dawson, Ter. du Yukon.

Vous avez été nommé officier rapporteur à la place de Joseph Ena Girouard, inhabile à remplir ces fonctions. Faites-vous remetre le télégramme que je lui ai adressé le 5 octobre et agissez en conséquence.

R. W. SCOTT.

Vient ensuite :

Ottawa, 17 octobre 1904.

Pierre Ledieux,
Officier rapporteur, Dawson, Yukon.

Si la proclamation n'a pas été affichée, n'en faites rien. On nous a représenté que par suite des difficultés de voyager, la date fixée pour la présentation des candidats ne convient pas. Le nombre des bureaux électoraux ne devra pas dépasser 40. Consultez Congdon, qui connaît bien les centres de population. Mettez-moi immédiatement au courant de la situation.

R. W. SCOTT.

Une note au bas de ce télégramme dit :

Il n'était pas connu alors que Congdon avait démissionné comme commissaire, ni qu'il devait être candidat.

(Signé) R. W. SCOTT.

Le télégramme suivant est daté de Dawson, Yukon, le 20 octobre 1904 :

L'honorable R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Le bref sera-t-il daté du 5 octobre. Quand devra être fait le renvoi du dossier de l'élection ?

(Signé) PIERRE LEDIEU,
Officier rapporteur.

Le suivant est daté d'Ottawa, le 21 octobre 1904, et dit :

Ottawa, 21 octobre 1904.

Pierre Ledieu,
Dawson, Ter. du Yukon.

Non ; le bref est daté du 29 septembre—présentation officielle le 18 novembre. Vous avez

été avisé de vous procurer mon télégramme à Girouard et d'agir en conséquence. J'annule l'ordre contenu dans mon télégramme de suspendre les procédures et je compte que vous procéderez vigoureusement. S'il n'est pas trop tard, limitez le nombre des bureaux électoraux à 40. Le bref devra être rapporté dès que vos fonctions seront terminées.

R. W. SCOTT.

Le télégramme suivant est daté de Dawson, territoire du Yukon, le 5 décembre 1904. Il est adressé à l'honorable M. Charles Fitzpatrick, ministre de la Justice, et dit:

Les listes électorales préparées en conformité de l'acte relatif à la représentation du Territoire du Yukon de 1902, si elles ont été affichées, ont été volées immédiatement après l'avoir été. Les listes pour chaque arrondissement électoral n'ont pas été affichées en conformité de l'article 30 ; en vertu des articles 30 et 31, ces listes sont entre les mains des recenseurs, et ces derniers ont refusé de les communiquer au docteur Alfred Thompson, le candidat, à ses agents ou à ses partisans. Il en est résulté une excitation intense qui menace de dégénérer en un soulèvement général. Les listes pour toute la division électorale n'ont été affichées qu'à deux endroits seulement, et n'ont pas été subdivisées par chaque arrondissement, ni affichées dans chaque arrondissement. Les listes qui ont été affichées, l'ont été secrètement, à minuit, le 30 novembre ; elles ont été enlevées immédiatement après, et n'ont jamais été revues par le docteur Thompson ou par ses partisans. Nous demandons respectueusement que des instructions formelles soient immédiatement données à tous les recenseurs de permettre au docteur Thompson, à ses agents et à tous les électeurs de consulter les listes électorales, avant qu'elles soient définitivement closes. Veuillez en donner avis au docteur Thompson, par le télégraphe.

(Signé) ALFRED THOMPSON, candidat, T. W. O'Brien, Tho. J. Kearney, N. F. Hagel, T. D. Patullo, C. W. Tabors, George Black, John Pringle, R. H. S. Cresswell, membres du comité.

Le suivant est daté d'Ottawa, le 7 décembre 1904.

Ottawa, 7 décembre 1904.

Pierre Ledieu,

Officier rapporteur, Dawson, Ter. Yukon.

Tous les candidats ont droit aux mêmes facilités pour se procurer des copies des listes électorales. Il nous a été représenté que cette règle n'est pas observée. Tout acte dérogatoire ou malhonnête tendant à violer ce principe d'équité, de la part des fonctionnaires nommés en vertu de la loi électorale, entraînera la confiscation de leurs émoluments et peut faire annuler l'élection. C'est vous qui avez nommé les greffiers et les recenseurs et vous serez tenu responsable de tout déni de justice. Publiez ce télégramme immédiatement après l'avoir reçu dans les journaux de la localité et envoyez-moi un exemplaire des journaux. Dites moi par le télégraphe si ma dépêche a été publiée.

R. W. SCOTT.

Il paraîtrait par la suite de la correspondance que l'officier rapporteur ne s'est pas conformé aux sages instructions que lui donnait le secrétaire d'Etat de publier son télégramme ; un peu plus loin, il dit qu'il a refusé de s'y conformer quant à la publication dans les journaux. Le télégramme suivant dit :

Dawson, Ter. Yukon, 7 déc. 1904.

Scott, secrétaire d'Etat,
Ottawa.

L'officier rapporteur Pierre Ledieu refusa de rendre public, par voie des journaux, le texte ou le sens des instuctions qu'on sait qu'il a reçues de vous. La population est vivement intéressée. Veuillez télégraphier au "News", si le public a droit de connaître ce télégramme.

"Daily News", de Dawson,
A. S. GEORGE, éditeur.

Voici la réponse à cette dépêche :

Québec, 9 décembre 1904.

A. S. George, éditeur, etc.,
Dawson, Ter. Yukon.

L'officier rapporteur a reçu ordre de donner à tous les candidats les mêmes avantages d'obtenir des copies des listes électorales. Je lui ai dit qu'ayant nommé les recenseurs, il avait l'autorité nécessaire pour s'assurer que les listes fussent communiquées impartialement à tous les candidats.

R. W. SCOTT.

Le suivant est du Yukon et est adressé au secrétaire d'Etat.

Dawson, T.Y., 9 décembre 1904.

L'honorable M. R. W. Scott,
Halifax, (N.-E.)

La liste n'a pas encore été communiquée au docteur Thompson ni à son agent. L'officier rapporteur néglige de se mettre en communication avec les recenseurs, en dehors de Dawson, et quelques-uns sont tenus cachés. Il refuse de livrer les listes d'arrondissements électoraux plus de deux jours avant l'élection, trop tard pour permettre aux électeurs de constater si leurs noms ont été retranchés. L'autre parti est en possession des listes. La population compte sur vous, mais elle est très montée ; j'ai dû demander à la police de protéger les recenseurs et l'officier rapporteur aujourd'hui. Si vous voulez faire corroborer ce qui précède, télégraphiez au commissaire de la police Wood. Les ordres devraient être prompts et formels, et le docteur Thompson devrait en être avisé ; autrement ils seront méconnus. La situation devient plus tendue.

ALFRED THOMPSON, candidat,

John Pringle, T. W. O'Brien, Thos J. Kearney, C. W. Clabor, N. W. Hagel, George Black, R. H. S. Crosswell, T. D. Patullo.

Le télégramme suivant est de l'officier rapporteur :

Dawson, T.Y., 9 décembre 1904.

L'hon. R. W. Scott,
Halifax, N.-E.

Je repousse toute imputation d'avoir favorisé un candidat plus que l'autre, pour lui permettre de se procurer des copies spéciales des listes électorales. La loi telle que redigée n'oblige pas les recenseurs à fournir ces copies spéciales à tous les candidats ; ils ne sont tenus qu'à afficher ces listes dans les différents arrondissements électoraux. Il est vrai que plusieurs de ces listes ont été volées après avoir été affichées. Les deux partis s'accusent réciproquement du vol. Je suis incertain sur la conduite à tenir, mais je suivrai vos instruc-

tions en ordonnant aux recenseurs de fournir des copies spéciales aux deux candidats. Les devoirs des officiers rapporteurs ne sont pas clairement définis dans l'acte relatif à la représentation du Yukon. Je vous remercie de m'avoir donné votre opinion sur la question. Je prends la liberté, toutefois, de vous faire remarquer que la publication de votre télégramme constituerait une injustice à mon égard en me mettant dans une position fausse vis-à-vis le public. J'espère que vous n'insisterez pas pour que cet ordre soit exécuté. Je ne puis comprendre comment on a su ici que votre télégramme m'avait été envoyé, avant que je l'eusse reçu.

PIERRE LEDIEU,
Officier rapporteur.

Le télégramme du secrétaire d'Etat ne blâmait en aucune manière la conduite de l'officier rapporteur. Il ne contenait que des instructions, et, sur ce point, il fait honneur à celui qui l'a envoyé. D'après les dépêches que je viens de lire, il est évident que l'officier rapporteur n'avait pas l'intention de se conformer à ces instructions et qu'il voulait les tenir secrètes jusqu'après l'élection.

Avant d'aller plus loin, je ferai remarque cet officier-rapporteur signale un fait que nous avons, nous-mêmes, signalé durant la dernière session et la session précédente, lorsque nous prétendions que si la loi n'était pas amendée, il en résulterait de graves injustices envers les candidats, au Yukon et dans les territoires du Nord-Ouest, lorsqu'on aurait affaire à des officiers rapporteurs ou à des récenseurs préjugés. Ce que nous avions prévu, ce que mon ami, M. Casgrain, qui représentait alors Montmorency, a prédit dans son discours sur cette question, est arrivé au Yukon, et a donné lieu à de graves désordres.

Le télégramme suivant dit :

Dawson, T.Y., 14 décembre 1904.

L'honorable M. R. W. Scott,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Si on met à exécution la menace de retrancher une masse de noms des listes électorales, il y aura du sang répandu.

JOHN PRINGLE.

Ottawa, 15 décembre 1904.

John Pringle,
Dawson, T.Y.

S'il se commet des fraudes électorales comme celles dont vous parlez, vous feriez mieux de vous adresser ensuite aux tribunaux et de faire annuler l'élection que de recourir à l'effusion de sang que vous dite imminente.

R. W. SCOTT.

Ottawa, 31 janvier 1905.

Pierre Ledieu,
Officier rapporteur, Dawson, T.Y.

Qui vous proposez-vous de déclarer élu ? Les résultats transmis donnent une forte majorité à Thompson.

R. W. SCOTT.

M. BORDEN.

Dawson, T.Y., 1er février 1905.

R. W. Scott,
Ottawa, Ont.

Je me propose, comme la loi me l'ordonne, de déclarer élu le candidat qui aura obtenu le majorité des votes, lorsque la chose aura été constatée, le 7 février, jour fixé pour la déclaration.A l'heure qu'il est, je n'ai que les rapports non officiels des sous-officiers rapporteurs qui donnent à première vue à Thompson une majorité de plus de 500.

PIERRE LEDIEU,
Officier rapporteur.

W. R. Scott,
Secrétaire d'Etat, Ottawa.

Alfred Thompson a été déclaré élu, hier, à 618 voix de majorité. Mon rapport, avec le bref, sera envoyé dans une couple de jours.

PIERRE LEDIEU,
Officier rapporteur.

Dawson, T.Y., 13 février 1905.

R. W. Scott,
Ottawa, Ont.

J'ai reçu aûjourd'hui une sommation de comparaître dans une cause de conspiration et de produire, le 1er mars, le bref d'élection, les listes électorales, les cahiers d'élection, et tous les autres documents ayant servi à l'élection. Dois-je obéir ou non à l'ordre du tribunal ? Le docteur Thompson part pour Ottawa le 15.

PIERRE LEDIEU,
Officier rapporteur.
Ottawa, 14 février 1905.

Pierre Ledieu,
Officier rapporteur, Dawson, T.Y.

S'il n'y a pas eu de demande pour un recensement des bulletins, en vertu de l'article 90, de la loi des élections fédérales, votre devoir est de proclamer le candidat élu et de vous conformer en tous points aux dispositions de l'article 92 de ladite loi.

R. W. SCOTT.

J'ai cru devoir lire cette correspondance parce qu'elle touche à une question très importante, celle de la conduite d'un président d'élection qui est, en même temps, un employé de cette Chambre ; elle se rattache aussi à la privation des droits politiques des citoyens du Yukon, pendant une période de deux mois.

Quand cette question a été soulevée, au commencement de la session, l'honorable ministre de la Justice a déclaré expressément qu'on demanderait à ce président d'élection des explications sur les motifs qui lui ont fait retarder la date de l'ouverture des boîtes de scrutin jusqu'au 7 février. Il n'y a rien dans toute cette correspondance pour justifier ce retard, et je ne crois pas qu'il puisse être justifié. Pour une raison ou pour une autre, la promesse du ministre de la Justice paraît avoir été oubliée ou négligée, et je rappellerai au premier ministre qu'il est très important qu'elle soit tenue sans retard. Un télégramme devrait être adressé au président de l'élection lui demandant pourquoi il a retardé jusqu'au 7 février l'ouverture des boîtes de scrutin, quand ce travail aurait pu se faire à la fin de décembre ou, du moins, plusieurs semaines avant le 7 février. Je demande res-

pectivement à l'honorable premier ministre de s'occuper de cette affaire le plus tôt possible.

Sir WILFRID LAURIER : Monsieur l'Orateur, je regrette de dire que je suis peu au courant des circonstances qui ont accompagné cette élection. En réalité, je n'en connaissais rien du tout, et ce n'est que depuis quelques jours, après l'interpellation de l'honorable chef de l'opposition, que je me suis informé des raisons de ce retard. Tout ce que je puis répondre à mon honorable ami, dans le moment, c'est que d'après la loi, et d'après la coutume, au Yukon, ce délai n'a rien d'anormal. Si je suis bien informé, d'après la loi du Yukon, il faut qu'il y ait un mois entier entre la présentation officielle des candidats et la votation, et un très long délai entre la votation et la proclamation du candidat élu. La raison en est qu'à cette saison de l'année, surtout, par suite des longues distances, de l'inclémence de la température et du mauvais état des chemins, il n'est pas possible de fixer une date plus rapprochée. Le président de l'élection, me dit-on, a fait en cette occasion, exactement ce qui avait été fait à l'élection précédente. Jusqu'à présent, il y a eu deux élections au Yukon, celle de M. Ross et celle de M. Thompson. Les délais, dans les deux, ont été exactement les mêmes, et les dates avaient été fixées par le président de l'élection, avant que les deux candidats fussent sur les rangs. On semble croire que le président de l'élection a retardé la date, après l'élection du docteur Thompson, parce que ce dernier était supposé ne pas appartenir au même parti politique que le président ; mais si mes renseignements sont exacts, ces insinuations sont dénuées de tout fondement. Les délais dans cette élection étaient exactement les mêmes que dans la précédente, et les dates ont été fixées par le président de l'élection dans sa proclamation donnant la date de la votation et la date de la proclamation du résultat. Dans le dernier télégramme que mon honorable ami a lu, le secrétaire d'Etat mande au président de l'élection de déclarer élu le candidat qui a obtenu la majorité des suffrages et d'envoyer son rapport à Ottawa. Dès que nous aurons reçu ce rapport, nous saurons ce qui en est.

M. R. L. BORDEN : Dans la première élection du Yukon, il n'y a pas eu de retard, mais cela est peut-être dû à ce que le Parlement n'a pas été convoqué aussi de bonne heure. Sans de fortes preuves contraires, j'aurai beaucoup de difficulté à croire qu'il faut un délai de 53 jours pour dépouiller les boîtes de scrutin—du 16 décembre au 7 février.

ORDRES DE LA MILICE.

M. G. H. PERLEY : Depuis une journée ou deux, les journaux publient des ordres que le conseil de la milice se propose de mettre en vigueur, relativement aux fonctionnaires du ministère de la Milice qui font partie de la milice canadienne. Je désire appeler l'attention du ministre de la Milice sur un paragraphe de ces ordres. Je crains beaucoup que ce paragraphe n'ait un mauvais effet sur l'opinion publique, un effet que l'honorable ministre de la Milice, j'en suis sûr, n'a jamais eu l'intention de produire. Ce paragraphe dit :

. . .les mêmes considérations régissent les congés accordés pour assister aux manœuvres annuelles ou remplir d'autres services militaires. Un congé autre que le congé annuel auquel le requérant a droit en vertu de l'acte du service civil, ne pourra être accordé à cette fin qu'à la condition que le service public n'aura pas à en souffrir.

C'est ce paragraphe que je tiens surtout à signaler. Nous savons tous qu'il y a pas un patron dans ce pays qui puisse permettre à ses employés de faire partie de la milice, sans que cela lui cause des inconvénients. Les autres paragraphes de l'ordre concernent le temps de guerre et il y est dit que les fonctionnaires civils et les fonctionnaires du ministère de la Milice n'iront pas sous les drapeaux en temps de guerre. C'est probablement une excellente précaution.

Mais ici, il s'agit du temps de paix, et je suis certain que, même si ces ordres étaient mis en vigueur, tels qu'ils sont publiés, le ministre ne voudra jamais empêcher un de ses fonctionnaires de prendre part aux exercices annuels, sous prétexte que cela pourrait causer des inconvénients dans ses bureaux. Il désire certainement que la milice canadienne acquiert une aussi haute valeur que possible, et je n'ai pris la parole que pour lui faire observer que cet ordre produira sur l'esprit de ceux qui ont des employés à leur service un effet qui fera beaucoup de tort à la milice.

Tout patron qui permet à ses employés de faire partie de la milice s'expose à des inconvénients, et je suis certain que le ministre, en temps de paix, n'aura pas d'objection à ce que son département fasse les mêmes sacrifices et s'expose aux mêmes inconvénients que les particuliers qui permettent à leurs employés de faire partie de la milice.

Avant de mettre ces ordres en vigueur, je conseillerais au ministre de voir s'il ne pourrait pas en modifier la rédaction, afin de ne pas laisser croire aux patrons que le ministère de la Milice ne veut pas s'exposer à des embarras ou à des ennuis en permettant à ses employés de prendre part aux exercices annuels ou d'accomplir leurs autres devoirs militaires.

Sir FREDERICK BORDEN : Je regrette de n'avoir pas entendu le commencement des remarques de l'honorable député, et je regrette encore plus qu'il ne m'ait pas averti qu'il devait soulever cette question. Mais c'est ordinairement ainsi qu'on agit, et c'est à cela que se borne les égards qu'on a pour un ministère. J'étais tout près d'ici, occupé

à quelque travail dans mon cabinet, et j'aurais été présent si l'honorable député m'avait fait connaître son intention. D'ailleurs, il aurait été plus satisfaisant pour tout le monde de donner au ministre l'occasion d'être préparé à répondre à une interpellation de cette nature.

Quoi qu'il en soit, et bien que pris à l'improviste, je puis dire pour justifier cet ordre que dans un moment de troubles, de difficulté, de guerre, si l'on veut, au moment où les fonctionnaires du ministère de la Milice sont plus utiles à leur bureau que partout ailleurs, leur départ pour l'armée pourrait avoir de graves inconvénients. Tout travail sérieux et suivi serait impossible si des fonctionnaires remplissant des fonctions importantes dans le ministère, pouvaient aussi occuper dans la milice des grades qui les obligeraient à s'absenter du ministère au moment où ils peuvent rendre de plus grands services au pays en restant dans les bureaux. C'est là la raison de cet ordre. Il a été discuté dans le conseil de la milice et fortement appuyé par les quatre experts militaires. Il n'a pas été adopté sans avoir été soigneusement étudié. Avec toute la déférence possible pour l'honorable député, je crois que ces experts, savent mieux que lui où les services de ces fonctionnaires peuvent être utilisés avec plus d'avantage pour le pays, et personne n'a plus à cœur qu'eux l'intérêt du pays. Il est possible que dans une autre occasion, plus tard dans la session, je reprenne la discussion de cette question, mais je considère que le moment actuel est mal choisi.

M. SAM. HUGHES : Je me propose de reprendre la question, lorsque nous aurons à discuter les prévisions budgétaires du ministère. Il n'y a pas de doute que tous ces fonctionnaires peuvent être considérés comme faisant partie de l'armée permanente, et qu'on pourrait nuire aux intérêts généraux du pays en les faisant passer d'un service à un autre. Ce à quoi objecte particulièrement, c'est que cet ordre mentionne certains grades que ces fonctionnaires ne pourront obtenir, comme celui d'adjudant et de commandant. Si on permet à un fonctionnaire de s'engager dans la milice, comme simple soldat, je ne vois pas pourquoi il ne pourrait pas aspirer à devenir lieutenant-colonel de son régiment. Ou on devrait leur défendre de faire partie de la milice, ou ils devraient pouvoir s'élever jusqu'aux plus hauts grades qu'ils peuvent atteindre. J'avertis le ministre que je ramènerai cette question sur le tapis à l'occasion de la mise en discussion de son budget.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'il serait peut-être à propos de consigner ces ordres dans les " Débats " et avec la permission de la Chambre, je vais les lire :

La question de savoir jusqu'à quel point il convient que les fonctionnaires du ministère de la Milice et de la Défense, tant au quartier général qu'ailleurs, fassent partie de la milice, a été étudiée par le ministre en conseil de la milice.

Il est évident que, dans le cas d'une déclaration de guerre, le ministre de la Milice et de la Défense doit se trouver dans une situation bien différente de celles des autres ministères. La valeur de nos forces militaires en campagne dépend du bon fonctionnement du ministère. Il est donc de la plus grande importance pour le succès de la campagne que le ministère ne soit pas exposé à être privé d'une partie de son personnel civil, dans un pareil moment, en permettant à un certain nombre de ses fonctionnaires de prendre part à la campagne.

D'un autre côté, le ministre, avisé par le conseil de la milice, désire encourager les fonctionnaires de son ministère à faire partie de la milice, en temps de paix, et à se familiariser avec les exigences de la vie militaire.

Il expose, cependant, qu'ils comprendront que, bien que faisant partie de la milice du Canada, leur premier devoir envers l'Etat est celui de fonctionnaire civil dans le ministère auquel ils sont attachés, et qu'en temps de crise, ils rendront des services plus précieux à leur pays en continuant à servir dans les bureaux du ministère de la Milice qu'en allant rejoindre leurs unités comme soldats.

Puisqu'il en est ainsi, il s'ensuit qu'on ne peut pas compter sûrement qu'un fonctionnaire du ministère de la Milice accompagnera son unité quand elle sera appelée en service actif, et il s'ensuit aussi que ce fonctionnaire ne peut pas occuper dans cette unité un grade tel que son absence pourrait nuire à la puissance de cette unité.

Le ministre en conseil de la milice a, par conséquent décidé qu'aucun fonctionnaire civil du ministère de la Milice ne pourra, à l'avenir, accepter le grade d'adjudant ou de commandant d'aucune unité de la milice active et que toute permission d'appartenir à une unité ne peut être accordée que soumise à cette condition.

Les mêmes considérations régissent les congés accordés pour assister aux exercices annuels ou remplir d'autres services militaires. Un congé autre que le congé annuel auquel le requérant a droit en vertu de l'acte du service civil, ne pourra être accordé à cette fin, qu'à la condition que le service public n'aura pas à en souffrir.

Tous les officiers et autres à l'emploi du ministère devront agir en conséquence.

M. SAM. HUGHES : Si je me rappelle bien, l'honorable ministre a promis, il y a quelque temps, de fournir un exemplaire des nouveaux ordres et règlements à tous les membres de la Chambre. Me permet-il de lui rafraîchir la mémoire ?

Sir FREDERICK BORDEN : J'y verrai.

(La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité des Subsides.)

Chemins de fer et Canaux—imputable sur le capital—Canal Welland,—pour approfondir partie du niveau de sommet entre Port-Colborne et Thorold, $80,000.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Comme je l'ai expliqué hier soir, il faut $140,000 pour finir ces travaux. Nous demandons aujourd'hui $80,000 pour les travaux qui, dans le cours ordinaire des choses, seront exécutés

durant le présent exercice. Il restera une balance de $60,000 que la Chambre sera appelée à voter plus tard.

L'honorable M. HAGGART : L'an dernier, nous avons voté $150,000 ; si on ajoute $140,000 qui sont encore à dépenser, nous arrivons à un total de $290,000.

M. EMMERSON : Le coût total de cette entreprise était estimé à $530,000, dont $39,000 avaient été dépensés le 31 décembre dernier.

M. HAGGART : Ces $140,000 suffiront-ils pour finir ces travaux ?

M. EMMERSON : Oui, d'après ce que me dit l'ingénieur en chef. L'entreprise consiste dans l'excavation de 1,377,000 verges cubes. La plus basse soumission était de 38 cents ½ ; ce qui fait $530,000.

M. HAGGART : Quelle profondeur aura-t-on quand les travaux seront finis ?

M. EMMERSON : Cela donnera 17 pieds au niveau ordinaire du lac Erié et 15 pieds à l'eau basse. Nous avons été obligés d'approfondir le canal, parce que le niveau de l'eau dans le lac Erié baisse depuis quelques années.

M. HAGGART : Pourquoi creuser jusqu'à 17 pieds, quand on ne peut naviguer qu'à 14 pieds dans le canal.

M. EMMERSON : Quand les travaux seront finis, il y aura une profondeur de 17 pieds. A certains endroits, je crois que les bateaux touchaient fond, c'est ce qui a nécessité ce travail.

M. HAGGART : Pourquoi creuser jusqu'à 17 pieds quand on ne peut naviguer qu'à 14 pieds dans le canal ?

M. GERMAN : Je connais passablement ce qui se rapporte à la navigation dans le canal Welland. La difficulté provient de ce que le vent, lorsqu'il souffle de l'est à l'ouest fait baisser l'eau dans le canal. Lorsque le vent vient de l'ouest l'eau dans le canal monte de deux pieds et plus ; et quand il vient de l'est, refoulant les eaux du lac, l'eau dans le canal baisse de deux pieds et plus. Le niveau normal est supposé être de 14 pieds; c'est la profondeur normale du canal Welland au heurtoir d'écluse. Vu cette fluctuation de deux pieds, en plus ou en moins, il faut nécessairement qu'il y ait une assez grande profondeur pour qu'il y ait encore 14 pieds dans le canal, lorsque le vent souffle de l'est. Sans cela, à certaines époques, le canal serait absolument inutile.

M. HAGGART : A l'époque où le canal a été construit, on connaissait l'effet du vent de l'est ou de l'ouest sur le lac Erié. La différence entre les deux niveaux extrêmes était, je crois, de six pieds. Il ne serait pas nécessaire d'approfondir le niveau de sommet, si on n'avait pas abaissé le heurtoir d'écluse, sur le lac et à l'entrée. Cela a-t-il été fait ?

M. GERMAN : Oui, à Port-Colborne.

M. HAGGART : De combien ?

M. EMMERSON : De trois pieds.

M. HAGGART : Alors, vous approfondissez le niveau de sommet du canal pour lui donner la même profondeur qu'au heurtoir d'écluse, et à l'entrée, à Port-Colborne, vous aurez de 14 à 17 pieds. Mais le poids des matériaux extraits précédemment du niveau de sommet, et déposés sur la berge, de chaque côté, n'a-t-il pas eu pour effet de relever le fond, quelque peu ?

M. GERMAN : Il n'y a pas de doute, et cela constitue une partie du travail qu'il y a à faire. Les travaux ont été considérablement augmentés par le fait que les berges qui ont été construites d'une manière particulière, sous la direction des honorables membres de la gauche, ont eu pour effet de faire remonter le fond du canal.

M. EMMERSON : On ne peut pas donner cette excuse pour la partie où les excavations ont été faites dans le roc.

M. HAGGART : Il n'y a pas d'excavation dans le roc, à cet endroit.

M. EMMERSON : Il y en a. Si l'honorable député avait été ici, hier soir, il le saurait, et il saurait aussi que l'entreprise pour ces travaux a été concédée à raison de $2.90 par verge cube.

M. HAGGART : Sur le niveau du sommet du canal Welland ?

M. GERMAN : Oui, à Port-Colberne.

M. HAGGART : Au niveau de sommet, tout le fond doit être en argile.

M. GERMAN : A partir de Port-Colborne, sur une distance de deux milles et demi en descendant le canal, jusqu'à l'endroit appelé Rainey's Bend, c'est tout du roc. Tout le canal est construit dans le roc et c'est là-dedans qu'il faut creuser.

M. HAGGART : Vous avez 17 pieds d'eau au heurtoir d'écluse ; jusqu'à quelle profondeur creusez-vous dans cette partie du port de Port-Colborne qui est sous la direction du ministère des Canaux ?

M. EMMERSON : Dans le port, la profondeur est de 22 pieds ; nous la réduisons à 17 pieds à l'entrée de l'écluse.

M. HAGGART : Sur quoi calculez-vous ces 22 pieds ? Vous servez-vous de l'ancien point de repaire du canal ?

M. EMMERSON : Nous nous servons toujours du même appareil.

M. HAGGART : Dans ces excavations de 22 pieds, dans le port de Port-Colborne, accordez-vous une marge pour obvier aux variations causées par l'abaissement du niveau

de l'eau dans le lac Erié, dont vous avez parlé ?

M. EMMERSON : Exactement comme dans le canal.

M. HAGGART : Exactement comme vous le faites à ce niveau de sommet du canal ?

M. EMMERSON : Oui. Vous donnez une profondeur navigable de 22 pieds à Port-Colborne ; prenez-vous pour cela le nouveau niveau ou le nouveau point de repaire qui alloue une certaine marge pour l'abaissement du niveau du lac Erié ?

M. GERMAN : La juridiction du ministère des Chemins de fer et des Canaux ne s'étend que jusqu'à l'extrémité extérieure de la jetée de Port-Colborne. Depuis l'extrémité extérieure de cette jetée où commence la juridiction du ministère des Chemins de fer et des Canaux, la profondeur du canal sera probablement de 15 pieds sur tout le niveau de sommet. En dehors de cela, les eaux sont sous la juridiction du ministère des Travaux publics qui, me dit-on, est à construire à cet endroit un bassin qui aura une profondeur de 22 pieds en tout temps, afin que les plus gros navires des lacs puissent aller décharger à l'élévateur, quel que soit le vent qu'il fasse.

M. HAGGART : J'avais compris tout autrement. Je croyais que les travaux de dragage qui se font à Port-Colborne étaient sous la juridiction du ministère des Chemins de fer et des Canaux, et qu'en dehors des écluses il creusait jusqu'à une profondeur de 22 pieds pour permettre aux navires d'arriver à Port-Colborne, et aussi qu'il avait juridiction à cet endroit. Votre juridiction ne s'étend-elle que jusqu'à l'extrémité de l'écluse.

M. GERMAN : Jusqu'à l'extrémité de la jetée.

M. HAGGART : La juridiction du ministère des Travaux publics s'étend-elle jusqu'à l'écluse de sûreté ?

M. GERMAN : Pas jusque-là.

M. EMMERSON : Le port proprement dit est sous la juridiction du ministère des Travaux publics ; le chenal entre le port et l'entrée du canal est sous la juridiction du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. HAGGART : Creusez-vous ce chenal à 22 pieds ou à 17 seulement ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef m'informe que nous le creusons à 22 pieds.

(L'iem est adopté.)

Elévateur à Port-Colborne, y compris les fondations. $310,000.

M. EMMERSON : Le coût estimatif de l'élévateur et des fondations, y compris les machines et l'outillage pour le fonctionnement de l'élévateur et la manutention du grain, est de $1,110,000. Il aura une capacité de 2,000,000. Les fondations et la superstructure ont été préparées et dessinées par M. J. A. Jamieson, de Montréal, une autorité reconnue en ces sortes de travaux ; il reçoit une commission de 5 p. 100 pour ses plans et la surveillance des travaux pendant la construction. Cet élévateur sera à l'épreuve du feu, et construit principalement en acier et en béton. C'est M. Jamieson qui a préparé les plans des élévateurs du chemin de fer Canadien du Pacifique à Owen-Sound et à Saint-Jean et ceux de la "Montreal Transportation Co." à Kingston et ailleurs. Les travaux pour les fondations ont été concédés, et l'entreprise d'après l'échelle des prix s'élève à $95,200.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il songé à employer la tuile au lieu du fer pour la construction de ces élévateurs ? On a constaté que ceux qui sont en fer sont plus sensibles à la chaleur en été et au froid, en hiver.

M. EMMERSON : Celui-ci n'est pas entièrement en fer, mais en fer et en béton. Il n'est pas sur le modèle des élévateurs en fer ordinaires. Il sera construit d'après un plan nouveau et sera un des plus modernes et des mieux outillés de ce continent.

M. SAM. HUGHES : Ils sont tous comme cela.

M. EMMERSON : C'est possible.

M. SAM. HUGHES : Un élévateur en béton a été construit à Duluth, il y a quelques années, et on en est plus ou moins satisfait, et les élévateurs en fer ne valent rien.

M. EMMERSON : Celui-ci est une combinaison des deux.

M. HAGGART : Quelle est la politique du Gouvernement relativement à ces élévateurs ? Pourquoi les construit-il et qu'en fera-t-il quand ils seront construits ?

M. EMMERSON : Ils serviront naturellement à l'emmagasinage du grain. Un port a été construit à Port-Colborne à grands frais. L'Etat y a dépensé des sommes considérables. Plusieurs compagnies de transport et autres se sont souvent adressées au ministère pour obtenir le privilège de construire des élévateurs séparés, à cet endroit, à l'entrée du canal. Il a été décidé qu'il serait préférable, dans l'intérêt général, de faire construire par l'Etat un grand élévateur qui serait mis à la disposition du public, à certaines conditions et moyennant une redevance. De cette manière, tous ceux qui ont des intérêts dans le trafic et le transport des céréales pourront en profiter également. Ce sont ces raisons qui nous ont portés à en entreprendre la construction. Ce sera, autant que je sache, le plus grand du Canada, et il répondra à tous les besoins présents et même futurs du trafic entre l'ouest et l'est, par les lacs.

M. HAGGART : A la dernière session, l'honorable ministre a demandé un crédit de $40,000 pour les fondations de cet élévteur.

M. EMMERSON : J'ai demandé $400,000 l'an dernier. A cette époque, nous espérions que les travaux des fondations seraient plus avancés, mais à la suite du retard.....

M. HAGGART : Oui, vous avez demandé $400,000, mais le ministre a ajouté qu'il fallait $40,000 pour les fondations. Il a expliqué qu'il fallait construire les fondations pendant que la jetée était en voie de construction, soit que l'élévateur fût laissé à l'initiative privée, soit que le Gouvernement se chargeât de le construire. L'an dernier, le Gouvernement ne savait pas encore s'il permettrait à des particuliers de le construire, ou s'il s'en chargerait lui-même. La question était encore à décider et le Gouvernement ne savait pas s'il mettrait un sou dans cette entreprise. Dans quel but le Gouvernement intervient-il dans ce qui devrait être laissé entièrement à l'initiative privée ? Je veux connaître les motifs qui ont déterminé le Gouvernement à construire cet élévateur.

M. EMMERSON : Dans mon humble opinion, le Gouvernement a voulu empêcher une ou deux compagnies de transport d'accaparer ce trafic. Il ne peut y avoir, nécessairement, qu'un nombre limité d'élévateurs, et ils se seraient trouvés entre les mains de quelques privilégiés. La grande majorité de ceux qui sont intéressés dans le trafic aux Grands lacs auraient été à leur merci ; cette dépense publique a été faite dans l'intérêt général. Elle est faite pour l'avantage du plus grand nombre, et si nous avions permis à des particuliers d'exploiter ces élévateurs au point de leurs entreprises privées, nous n'aurions pas agi dans l'intérêt général du trafic aux Grands lacs. Le Gouvernement espère que l'application de ce trafic se recommandera à tous ceux qui désirent l'augmentation du trafic entre l'Ouest et l'Est, et bien qu'on ne puisse pas dire qu'au point de vue des affaires ce sera une entreprise profitable, il est permis d'espérer, tenant compte des prévisions, que nous n'y perdrons pas trop.

M. HAGGART : Alors, le Gouvernement se lance dans une entreprise particulière, sous prétexte qu'une couple de compagnies pourraient construire des élévateurs à Port-Colborne et mettre des entraves au trafic. C'est la raison que vient de donner l'honorable ministre. Il dit que dans l'intérêt général, cet élévateur doit être sous la dépendance directe du Gouvernement, car autrement, il en pourrait résulter un monopole, au profit de quelques-uns.

L'honorable ministre doit avoir le rapport qu'il a présenté au conseil des ministres, ou au moins le rapport de son sous-ministre exposant les raisons pour lesquelles le Gouvernement devrait se charger de la construction de cet élévateur. A quelques milles de Port-Colborne, il se fait un trafic nécessitant un groupe d'élévateurs comme on n'en voit nulle part au monde. Cependant, je ne sache pas que l'Etat de New-York, ni le gouvernement américain aient jamais songé à intervenir dans des entreprises particulières en construisant un élévateur à Buffalo, ou à un endroit quelconque des Etats-Unis. C'est assurément du nouveau de voir un gouvernement envahir le domaine des entreprises privées et construire des élévateurs, dans l'espérance qu'il en résultera des avantages pour le pays.

Il est vrai que sur le parcours de l'Intercolonial, et comme faisant partie de ce chemin, nous avons construit des élévateurs, principalement dans des endroits où il ne va pas de grain, comme à Halifax et à Saint-Jean. Pour augmenter le trafic de l'Intercolonial, et aussi pour les raisons que vient de donner l'honorable ministre, nous avons construit un autre élévateur à Québec, mais si le Gouvernement entreprend d'en construire dans toutes les parties du pays, où il pourrait être de l'intérêt général d'en avoir, il ouvre un vaste champ. Quel sera le coût de cet élévateur ?

M. EMMERSON : L'honorable député n'a pas oublié la proposition qui a été faite au Parlement, l'an dernier, qu'il serait de l'intérêt général de construire des élévateurs le long des chemins de fer, aux frais et sous la direction de l'Etat. Cette proposition est la conséquence naturelle de la décision prise par le Parlement de construire une jetée à l'entrée du canal Welland, dans le port de Port-Colborne. Des sommes considérables ont été dépensées—à bon escient, devons-nous supposer—pour aider au développement du trafic sur les Grands lacs. Si nous voulons avoir un trafic quelconque il faut un élévateur à cet endroit. Il a des intérêts au conflit, des compagnies rivales cherchant à s'emparer de la plus grande partie possible de ce trafic. Il ne peut y avoir qu'un nombre restreint d'élévateurs, deux au plus, sur cette jetée construite par l'Etat. Si une ou deux de ces compagnies s'emparaient de ces élévateurs, où les autres compagnies trouveraient-elles les facilités dont elles ont besoin ? Elles en seraient entièrement privées, et les dépenses considérables que nous avons faites pour construire cette jetée et creuser le port, ne serviraient qu'à donner le monopole de ce trafic à une ou deux compagnies. Cela équivaudrait à employer l'argent du public à favoriser ces compagnies, au détriment de toutes les autres. Je considère que ce sont là d'excellentes raisons pour justifier la conduite du Gouvernement en construisant un grand élévateur qui sera à la disposition du public en général.

M. HAGGART : Le ministre a une manière de raisonner que je ne comprends pas. Il prétend que la conséquence naturelle de la construction d'une jetée, si on veut que le public l'utilise, serait de la pourvoir d'un élévateur pour l'avantage du public ; pour reti-

rer des avantages du creusement du port de Port-Colborne et de l'entrée du canal Welland. et pour que le public en retire tout le bénéfice possible, il nous faut construire le plus grand élévateur du continent et cela, parce qu'il n'y a place que pour deux élévateurs à cet endroit.

La plupart d'entre nous apprendrons avec surprise qu'on ne peut pas construire plus de deux élévateurs dans ce grand port qu'on est à construire à Port-Colborne et que si les deux étaient construits, le public serait à la merci de leurs propriétaires. D'après la manière de raisonner de l'honorable ministre, si l'Etat construit une jetée, et s'il veut que le public en retire tous les avantages possibles, il faut, comme conséquence naturelle, que l'Etat y construise un élévateur, dans l'intérêt général du public.

Il y a un bout à cela ; il faut laisser quelque chose à l'initiative privée ,en ce pays. En suivant toujours le raisonnement du ministre, la conséquence naturelle de la construction du Grand-Tronc-Pacifique par l'Etat, serait de construire des élévateurs sur le parcours des différents chemins de fer du pays.

M. GERMAN : Il n'y a pas de doute que la construction d'un élévateur à Port-Colborne touche à une question très importante. Il y a parmi les honorables députés de la gauche un groupe qui voudrait rendre l'Etat propriétaire de toutes ces entreprises d'utilité publique ; non seulement les élévateurs, mais aussi les chemins de fer, les lignes de télégraphe et les lignes de téléphone.

Peut-être le Gouvernement commence-t-il tranquillement à s'engager dans cette voie en construisant un élévateur à Port-Colborne et peut-être ailleurs. Quand à la question de savoir si le Gouvernement fait bien de construire cet élévateur, ou si cela devrait être laissé à l'initiative privée, c'est matière à discussion. Pour ma part, je n'ai aucune objection à déclarer que j aurais préféré que l'entreprise fût confiée à une compagnie privée. Mais ces compagnies demandaient des privilèges que je trouve exorbitants.

Il y avait d'abord M. Wolvin, de Duluth, le chef d'une grande compagnie de transport qui opère entre Duluth et la tête du lac Supérieur et Montréal et Québec, qui sollicitait le privilège de construire un ou deux élévateurs à Port-Colborne. Depuis quelques années, le Gouvernement avait construit et presque achevé deux grandes jetées à Port-Colborne, expressément pour y installer des élévateurs et des hangars à marchandises. On supposait que tout cela était fait dans l'intérêt général du pays, et je ne crois pas que ces travaux aient rencontré beaucoup d'opposition. Mais pour que ces dépenses n'aient pas été faites inutilement il fallait y construire des élévateurs. M. Wolvin offrait d'en construire un sur une des jetées, mais à la condition qu'il en eût l'usage exclusif. Un groupe de financiers de Toronto demanda une charte au Parlement et j'ai eu l'honneur de déposer le bill à cet effet. On peut voir par le bill que les hommes les plus riches de Toronto étaient intéressés dans cette entreprise. Leur intention était d'obtenir le privilège de construire un ou plusieurs élévateurs à Port-Colborne et d'établir une ligne de bateaux pouvant passer dans les canaux, pour transporter le grain apporté aux Grands lacs jusqu'à Montréal.

Mais avant de rien entreprendre, avant de rien construire, ils réclamaient le privilège exclusif de construire des élévateurs à Port-Colborne. Ils allèguaient que l'entreprise était nouvelle, que c'était une tentative, une spéculation, d'engager des sommes considérables dans la construction d'élévateurs et d'une flotte de navires naviguant entre Port-Colborne, Montréal et Québec. Avant de consentir à faire ces dépenses ils exigeaient le privilège exclusif de se servir des élévateurs de Port-Colborne. M. Wolvin réclamait le même privilège. Ces deux compagnies rivales, réclamant toutes deux des privilèges exclusifs, s'adressèrent au Parlement, et le Gouvernement—a-t-il eu tort ou raison, c'est une question à débattre—décida que plutôt que de donner à une compagnie le droit exclusif de construire et exploiter ces élévateurs, il en construirait un lui-même. C'est ce qu'il fait en ce moment et je n'ai aucun doute que l'avenir prouvera que la construction de cet élévateur aura été un facteur puissant dans la solution du problème des transports au Canada, et qu'à l'avenir le grain de l'ouest prendra la direction des routes canadiennes au lieu de passer par les routes américaines, comme à présent.

M. OSLER : Le ministre sait-il quelle quantité de grain a passé par le canal Welland, cette année, comparé aux années précédentes ? Y a-t-il eu augmentation ?

M. EMMERSON : Je ne puis pas le dire sur-le-champ, mais je serai en état de fournir ce renseignement plus tard. Je sais qu'il y a une augmentation dans le tonnage du trafic des canaux, en général. Voici un fait sur lequel j'appelle l'attention de la Chambre. D'abord, les Canadiens ont le désir bien naturel et honorable d'attirer tout le trafic possible par les routes canadiennes et dans les ports canadiens. Si on permettait à des compagnies privées d'accaparer ces élévateurs, il pourrait arriver qu'ils tombassent entre les mains des industriels de Duluth ou de Buffalo. Cela n'aurait rien d'impossible,et alors notre commerce d'exportation aurait à en souffrir. Le Gouvernement a adopté cette politique après une étude sérieuse de la question et sur les représentations de la commission des moyens de transport dont la nomination a été approuvée par le Parlement. En soumettant le projet à la considération de mes collègues, je leur ai signalé un extrait d'un rapport provisoire que cette com-

mission m'avait fait tenir. Voici ce qu'il y était dit :

Les travaux pour la construction des fondations et d'un élévateur à Port-Colborne devraient être commencés immédiatement, sa capacité ne devant pas être de moins d'un million de boisseaux, et disposé de manière à permettre l'addition de nouveaux compartiments pour l'emmagasinage, si c'était nécessaire ; l'élévateur devra être du modèle le plus nouveau et le plus perfectionné, donnant la plus grande célérité pour le chargement et le déchargement des vaisseaux ; des dispositions devront aussi être prises pour charger les wagons, quand les raccordements seront faits ; le gouvernement devra en conserver la propriété pour éviter toute complication ou diminution du trafic par la route du Saint-Laurent ; les tarifs de l'emmagasinage du grain devront être le plus bas possible, le but étant plutôt d'attirer le trafic par cette route que de réaliser des bénéfices avec l'élévateur.

La politique du Gouvernement relativement à cet élévateur se trouve expliquée dans ces quelques mots. Il s'agit de protéger les intérêts canadiens, de protéger la route du Saint-Laurent. Il s'agit d'empêcher ces grandes entreprises de tomber entre les mains des capitalistes américains, ce qui pourrait nuire au trafic canadien.

M. HAGGART : Il paraîtrait maintenant que les commissaires qui ont été nommés pour étudier nos moyens de communication ont fait un rapport partiel. Je croyais qu'en répondant à une question l'autre jour, le ministre avait déclaré qu'il n'existait pas de rapport.

M. EMMERSON : Il a été déclaré, ici même, et plus d'une fois, que la commission, sous la présidence de M. Bertram, avait fait un rapport relatif au port de Saint-Jean, et si je ne me trompe, ce rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre. Il a aussi été annoncé, à la dernière session, si je me rappelle bien, que cette commission était à étudier la question du port de Port-Colborne, et qu'elle avait l'intention de présenter un rapport provisoire. C'est ce qu'elle a fait.

M. HAGGART : Avez-vous d'autres rapports de cette commission ?

M. EMMERSON : Si je ne me trompe, je crois qu'il n'y en a que deux. La commission s'est rendue à Halifax et à Sydney, je crois. Dans tous les cas, elle est allée à Saint-Jean et elle a fait un rapport relatif à ce port et un autre relatif à Port-Colborne. Je ne crois pas qu'elle ait fait d'autre proposition et n'a certainement pas fait un rapport général.

M. HAGGART : Il serait très intéressant pour le comité d'avoir un rapport de la commission des moyens de transport. J'avais toute confiance dans le défunt président de cette commission et un rapport venant de lui serait très utile au comité. Pendant que nous sommes occupés à voter deux ou trois millions de dollars pour des élévateurs, pour creuser le port de Port-Colborne et le chenal entre le canal et le port, on devrait nous communiquer le rapport complet de la commission sur la question. On devrait nous expliquer comment le trafic pourra être dévié, quels seront les prix exigés par ces élévateurs et quel sera le résultat financier de toute l'entreprise. Nous ne savons rien de tout cela. Le ministre devrait nous fournir un exposé, sous forme de tableau, des avantages que le commerce retirera de ces travaux.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député demande un état précis des avantages commerciaux devant découler de cette entreprise. Je vais lui exposer la situation et s'il veut la regarder d'un point de vue élevé, il comprendra qu'il est de notre devoir de construire cet élévateur, sans nous occuper de savoir s'il donnera des profits, car sans lui nous rendons inutiles les sommes énormes qui ont déjà été dépensées pour le canal Welland. Ce canal livre passage à des navires tirant 14 pieds d'eau et je crois que les écluses peuvent recevoir des navires portant 70,000 boisseaux de grain. Mais nous savons tous qu'il y a actuellement sur les Grands lacs des navires d'une capacité de 200,000 boisseaux et plus ; quelques-uns vont jusqu'à 300,000.

M. MACLEAN: Quel est le tirant d'eau ?

Sir W. MULOCK : Vingt pieds.

M. HAGGART : Dix-neuf.

Sir W. MULOCK : Ce sont ces navires qui font la plus grande partie du trafic des Grands lacs et transportent le grain de Duluth et Fort-William à Buffalo. Pourquoi ne l'apportent-ils pas à Port-Colborne ? Une cargaison de ces navires peut charger, à leur pleine capacité, quatre ou cinq vaisseaux qui passent par les canaux, et ils ne viendront pas à Port-Colborne s'ils doivent être retardés à cet endroit. Avant de partir de Duluth ou de Fort-William, il faut qu'ils soient certains qu'en arrivant à Port-Colborne ils pourront décharger immédiatement, soit dans des barges, soit dans des élévateurs. Nous avons construit une jetée et nous avons creusé et dragué le port en dedans de cette jetée. Il y a une superficie de 500 acres, ou près d'un mille carré, offrant un abri sûr pour les navires, et malgré cela les gros navires sont obligés d'aller à Buffalo, parce qu'à Port-Colborne ils ne trouvent pas l'outillage nécessaire pour décharger promptement et leur permettre de s'en aller.

C'est une des conditions essentielles de ce trafic d'arriver à faire utiliser à ces navires tous les instants de la courte saison de navigation, au lieu de les faire attendre des heures et des jours avant de les renvoyer chercher une autre cargaison. Il y a sur les Grands lacs deux cents ou trois cents de ces navires qui apportent du grain à Buffalo et qui ne viennent pas à Port-Colborne parce que le port n'est pas outillé pour les recevoir.

La construction de cet élévateur est donc absolument nécessaire, si nous voulons attirer le trafic par le canal Welland.

Nous avons dépensé en tout $60,000,000 pour nos canaux et nous n'en avons pas retiré les avantages que nous étions raisonnablement en droit d'en attendre. Pourquoi cela ? Uniquement parce que la clef de la situation est à Port-Colborne, et que ce port n'est pas encore outillé de manière à attirer ce trafic. Si nous devons recueillir les fruits des dépenses que nous avons faites pour nos canaux, dépenses que le peuple a toujours approuvées depuis la confédération, il faut que ce port soit complètement équipé et outillé.

L'honorable député voudrait que cela ne fût pas fait par le Gouvernement ; mais voyons quelle est la situation. Si Port-Colborne est la clef, nous ne devons pas exposer nos chances de réussir en donnant le monopole des élévateurs à un particulier ou à une compagnie. L'espace à cet endroit n'est pas illimitée, et si nous cédons à un groupe de capitalistes le droit d'y construire des élévateurs, ils obtiendraient bientôt un quasi monopole et empêcherait les autres d'engager de l'argent dans cette entreprise. Nous savons tous les ressorts que peuvent faire jouer ces grandes compagnies, et nous avons une idée de la manière dont se forment les syndicats et les coalitions. Si nous permettions à un groupe de capitalistes de construire un élévateur à Port-Colborne, ils auraient peut-être intérêt à le fermer. Ils trouveraient peut-être plus d'avantages à envoyer le grain à Buffalo. Je sais par expérience que lorsqu'on conclut un marché avec une de ces grandes compagnies.....

M. MACLEAN : Soyez prudent.

Sir WILLIAM MULOCK :.... elle trouve toujours moyen, d'une manière ou d'une autre, d'éluder ses obligations, en dépit des contrats les plus sévères.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre consentirait-il à nous livrer leur secret ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne pourrais rien apprendre à mon honorable ami sur ce sujet. A mon sens, nous n'avons qu'un moyen d'être en sûreté, et ce moyen c'est que l'élévateur appartienne à l'Etat. Alors, ceux dont les intérêts sont à Buffalo ne pourront pas employer leur influence à le faire fermer ou à le rendre inutile. Une compagnie privée pourrait peut-être se conformer à la lettre du contrat et en éluder l'esprit. Elle pourrait employer des moyens lents de charger et de décharger les navires, ou les retarder à l'arrivée et au départ. Elle pourrait entraver le trafic de bien des manières sans violer ouvertement ses engagements. Mais si l'élévateur est la propriété de l'Etat, sa seule ambition sera d'attirer à Port-Colborne la plus grande somme de trafic possible, pour utiliser nos canaux et permettre à la population de retirer des bénéfices des dépenses qui ont été faites.

Je ne crois pas quon puisse trouver d'arguments plausibles pour démontrer qu'un élévateur à l'entrée de Port-Colborne serait plus avantageux entre les mains d'une compagnie privée que sous la dépendance immédiate du gouvernement. Nous devrions considérer comme un malheur la possibilité de voir cet élévateur devenir la propriété d'une compagnie ou d'un groupe de particuliers. J'approuve chaleureusement l'arrangement actuel et je suis convaincu qu'il fera époque dans les annales du canal Welland. Jusqu'à présent, ce canal n'a réalisé aucune des espérances qu'avait fait naître sa construction, et je serais désappointé au delà de toute expression. si la construction de cet élévateur n'apporte pas à ce canal autant de grain qu'il s'en pourra transporter. Sans cet élévateur, comment veut-on qu'un navire tirant 19 pieds d'eau vienne à Port-Colborne pour y être déchargé, si le temps n'est pas favorable ?

Si les propriétaires étaient certains qu'en arrivant à Port-Colborne, le temps serait propice, ils y viendraient peut-être. et il en vient quelques-uns de temps à autre, mais ils sont très peu nombreux, parce qu'ils ne peuvent pas se fier aux conditions atmosphériques. Il est vrai que la jetée a, en partie, fait disparaître cet obstacle, mais il reste toujours la question des retards. On me dit que lorsque cet élévateur sera construit, un navire portant 150,000 boisseaux de grain, arrivant à Port-Colborne, pourra décharger et quitter le port en six heures de moins qu'à Buffalo. J'ignore quelles sont les causes du retard à Buffalo.

M. TAYLOR : Ces six heures comprennent le temps qu'il faut pour se rendre à Buffalo et en revenir.

Sir WILLIAM MULOCK : Pas seulement cela ; il y existe certaines difficultés.

M. GERMAN : L'encombrement du port.

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a autre chose encore, me dit-on. Cela m'a été dit par un ingénieur, M. Weller, je crois. J'ai visité Port-Colborne, et j'ai conversé avec des gens à l'emploi du gouvernement. Ils m'ont laissé entendre qu'un navire comme celui dont je parle pourrait gagner six heures par voyage. Cela doit constituer une notable économie, pendant une courte saison de navigation.

Ainsi, avec un élévateur à cet endroit nous avons la chance d'y attirer de deux cents à trois cents navires tirant 19 pieds d'eau, ou environ, tandis qu'aujourd'hui il n'en vient presque pas. Les apparences ne peuvent pas être plus favorables. Comment peut-on attirer ce trafic autrement ? Sans élévateur ce port continuera à végéter misérablement comme par le passé. Nos canaux nous ont causé assez de désappointements, il est temps de déployer de l'énergie et de faire quelque chose pour diriger le trafic de ce côté . Toutes les

dispositions sont prises ; il ne reste plus qu'à terminer les travaux. Nous avons déjà dépensé $60,000,000 et nous ne nous laisserons pas arrêter pour une somme de $2,000,000, si, en faisant cette nouvelle dépense, nous avons une chance raisonnable d'attirer à nous ce trafic.

M. SAM HUGHES : J'ai demandé au ministre (sir William Mulock) de nous éclairer sur les agissements des grandes compagnies qui monopolisent les élévateurs. Je ne sais s'il a jeté de la lumière sur quelque chose, mais ce n'est assurément pas sur la question qui nous occupe. Il parle de deux cents et trois cents navires d'un tirant d'eau de 19 pieds qui viendront de Port-Arthur et de Fort-William à Port-Colborne. Il n'avait pas besoin d'ajouter qu'il ne connaît rien à la question du trafic du grain, car pour avoir deux cents ou trois cents navires à Port-Colborne, il faudrait qu'ils fussent des navires américains et alors, ils ne pourraient pas venir de Fort-William ni de Port-Arthur.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi ?

M. SAM. HUGHES : Parce que les navires américains ne peuvent pas faire de cabotage. Ils ne peuvent pas aller directement d'un port canadien à un autre. Ces navires ne pourront pas non plus être des navires canadiens, car nous sommes loin d'en avoir deux cents tirant 19 pieds d'eau.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous avons le trafic de Duluth.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre nous a parlé de Fort-William et de Port-Arthur, et non de Duluth.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, j'en ai parlé.

M. SAM. HUGHES : Je ne l'ai pas entendu. Dans cette question du transport des grains, le tout n'est pas d'atteindre Port-Colborne ou Buffalo. La question est de savoir comment expédier le plus rapidement et le plus économiquement le blé de Port-Arthur, Fort-William et Duluth à sa destination définitive. Buffalo est presque la fin du transport par eau ; rendu là, le grain est mis dans des wagons et est expédié par chemin de fer—il en passe très peu par le canal Erié, et il en passera très peu par le canal Welland—. Le ministre dit aussi que nous n'avons pas d'endroits pour recevoir le grain. Mais Midland est beaucoup plus rapproché de Duluth, de Port-Arthur et de Fort-William que Port-Colborne.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas ce que j'ai dit.

M. SAM. HUGHES : Je crois que le ministre ne savait pas ce qu'il disait. Il a dit que nous n'avions pas d'endroit pour recevoir le grain.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas dit cela.

M. SAM. HUGHES : A tout évènement, le port de Midland est beaucoup plus profond et beaucoup plus près de Chicago, de Duluth et de Port-Arthur que celui de Port-Colborne. On y trouve des élévateurs, et les chemins de fer y ont des raccordements qui permettent de transporter le grain à meilleur marché qu'en le faisant passer par Port-Colborne.

Nous aurons bientôt à nous occuper de l'item concernant le canal de la Trent. Je me plais à espérer que le Gouvernement va hâter le parachèvement de cette entreprise. Le grain pourra alors s'expédier au bord de la mer par une route parfaitement abritée. J'espère aussi que d'ici à quelques années nous aurons un canal qui reliera la baie Georgienne au lac Nipissing en passant par la rivière des Français ; ce sera une nouvelle route abritée par laquelle on pourra transporter le grain jusqu'à la mer sans le faire passer par la route très indirecte de Port-Colborne. Je n'ai rien à redire à la dépense dont il s'agit ici. Quelque absurde que me paraisse l'entreprise, je ne m'y suis jamais opposé. Si l'on croit que cette route est susceptible de rendre quelque service signalé au transport du grain, je veux bien qu'on en tente l'établissement. Mais je ne vois pas comment les expéditeurs pourront se déterminer à faire transporter le grain à Port-Colborne pour le faire rendre ensuite au lac Ontario soit en chemin de fer, soit à bord de petits bateaux passant par le canal, et le recharger encore à bord d'autres navires qui le transporteront enfin jusqu'à Montréal. Le transport du grain à bord de chalands ne produira jamais d'heureux résultats sur le lac Ontario. Au lieu de gaspiller de l'argent à outiller Port-Colborne, il vaudrait mieux, selon moi, agrandir suffisamment le canal Welland pour que les navires pussent se rendre directement jusqu'à Montréal.

M. OSLER : Il est un fait qui me semble important et dont on n'a pas complètement pesé les conséquences avant de s'engager en des dépenses énormes à Port-Colborne : c'est que le grain qui passe par le canal Welland est destiné à être exporté par la route du St-Laurent. Cette route est close relativement de bonne heure, à l'époque même où il s'expédie le plus de grain à Buffalo. C'est, en effet, vers le 10 novembre que les derniers navires chargés de grain font voile de Montréal ; c'est-à-dire que passé cette date, les expéditeurs de Port-Arthur, de Fort-William et de Duluth ne doivent plus songer à utiliser le canal Welland pour acheminer le grain vers Montréal. La période pendant laquelle le transport du grain se fait avec le plus d'activité est comprise entre le commencement de novembre et la mi-décembre ; or, à Port-Arthur, la clôture de la navigation ne s'effectue certainement pas avant le 6 décembre. Je crois ne pas me tromper en disant que, cette année, des navires ont pris des cargaisons de grain à Port-Arthur et les ont transportées

aux ports de la baie Georgienne jusqu'à la date du 10 décembre.

M. GERMAN : D'ordinaire, la clôture du canal Welland ne se fait que le 15 décembre.

M. OSLER : Je ne parle pas du canal Welland, mais de l'acheminement du grain qui y passe. Ce grain est destiné à être exporté par le réseau du St-Laurent, et, je le répète, il ne faut pas qu'il atteigne Montréal après le 10 novembre.

Etant un peu au fait du transport sur les lacs, je sais que l'on s'efforce d'année en année à augmenter la capacité des navires. On ne construit plus aujourd'hui de navires comme ceux qui, il y a quatre ans, passaient pour avoir une très grande capacité. Autant que je sache, les expéditeurs visent surtout à se faire construire des navires d'une capacité suffisante pour transporter tout leur grain sur la rive orientale de la baie Georgienne. Si la dépense énorme que l'on fait a pour effet de réaliser à un degré quelconque les espérances que l'on a fondées sur Port-Colborne, je serai le premier à m'en réjouir ; mais je crains fort que la condition actuelle de nos canaux ne compromette—pour le moins dire—l'utilité de nos sacrifices pécuniaires.

Toutes les compagnies de chemins de fer, y compris celles du Grand Tronc, du Pacifique-Canadien et le réseau de Mackenzie et Mann, demandent qu'il soit établi des installations perfectionnées sur la rive orientale de la baie Georgienne, afin de pouvoir expédier aussi rapidement que possible leur blé de Port-Arthur et de Fort-William. Comme elles ne tiennent pas à ce qu'il reste un seul boisseau de grain dans les élévateurs de la rive ouest du lac Supérieur, il leur faut des navires d'une capacité suffisante pour vider les élévateurs et transporter le grain sur la rive orientale du lac, d'où on pourra ensuite l'expédier même pendant l'hiver. Lorsque les ministres ont entrepris ces grands travaux à Port-Colborne, ils n'ont pas remarqué que si le grain s'achemine vers Buffalo, ce n'est pas tant à cause de la supériorité des avantages qu'offre ce port—force nous est cependant de convenir de leur supériorité—que parce que le grain peut être expédié six semaines plus tard que de Port-Colborne. C'est là, à mon avis, que réside tout le secret du trafic de Buffalo. Il est à remarquer, en outre, que les deux tiers environ du grain transporté à ce port trouvent acheteur dans l'état de New-York et les états de la Nouvelle-Angleterre, et ne sont pas exportés. Lorsqu'il arrive 300,000,000 de boisseaux de grain à Buffalo, on est porté à penser que c'est autant de perdu pour le canal Welland et nos autre ports ; mais si l'on suit l'acheminement que prend ce grain, on remarque qu'il ne s'en exporte pas 100,000,000 de boisseaux, peut-être même le quart, le reste étant consommé dans la ville de New-York et les états de la Nouvelle-Angleterre. Voilà un point important que l'on est porté à perdre de vue chaque fois qu'il s'agit de tirer des parallèles entre le trafic du canal Welland et le trafic de Buffalo. Mon avis que nous ne nous rendons pas suffisamment compte que si Port-Colborne et le canal Welland n'ont pas la part du trafic que nous croyons leur être due, la cause en réside dans ce que le grain s'achemine trop tard pour qu'il puisse suivre cette route-là.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est bon de ne pas oublier que le gouvernement actuel n'a pas donné naissance à l'entreprise du canal Welland. Voici un tiers du siècle ou même plus qu'elle est commencée. Il existe un état de choses auquel force nous est de faire face. Les hommes politiques qui nous ont précédé avaient entrepris de donner au canal Welland une profondeur de 14 pieds ; nous avons continué leur œuvre en donnant aux écluses du Saint-Laurent une profondeur uniforme de 14 pieds. Mais de ce qu'il existe aujourd'hui d'autres routes plus avantageuses, doit-il s'ensuivre que nous allons nous croiser les bras et laisser le canal Welland s'en aller à la ruine ? Au lieu d'y exécuter les derniers travaux qui lui permettront d'entrer en concurrence, allons-nous décréter qu'il n'a aucune valeur ? Voilà la situation. Si, avec les chemins de fer et les routes qui existent déjà, le canal n'était pas construit, le pays aurait peut-être lieu d'hésiter un peu, étant donné la conception que l'on a aujourd'hui des choses, avant de se lancer dans une telle entreprise. Mais le canal est construit. Convient-il, par conséquent, que nous en prononcions la déchéance avant qu'il ait pu faire ses preuves ? Que notre climat et notre situation géographique soient défavorables, c'est chose possible, mais je n'en suis pas entièrement convaincu. Il y a lieu de compter que le temps amènera l'abaissement des tarifs de transport, et que le grain finira par passer par le canal Welland et le réseau du Saint-Laurent pour atteindre le débouché de l'est avant la clôture de la navigation. Peut-être aussi le chemin de fer de l'Etat pourra-t-il le transporter au bord de la mer. Nous ignorons encore jusqu'à quel point les chemins de fer sont capables de réduire le coût du transport du grain. Dussions-nous perdre quelques jours, dussent nos ports d'exportation se trouver dans une situation pléthorique, dussent même nos navires faire voile un peu trop tôt, est-ce à dire que nous ne devons pas nous efforcer de transporter le grain aussi loin que possible dans la direction de l'est ? Eu égard aux centaines de navires qui transportent maintenant le grain à Buffalo dès le début de la saison de navigation, y a-t-il lieu de supposer que nos canaux ne pourront pas être utilisés si l'on parvient à décharger les cargaisons en temps convenable ? Mon honorable ami de Toronto (M. Osler) dit que s'il est jugé plus avantageux d'acheminer le trafic vers Buffalo à l'approche de la clôture de la navigation, c'est là qu'il se dirigera ; mais rien jusque-là ne s'opposera à ce qu'il s'achemine vers Port-Colborne. A tout évé-

nement, si l'on n'outille pas ce port, le trafic ne s'y acheminera jamais. Quel est le député qui prétendra qu'il ne faut pas outiller Port-Colborne, qu'il n'est pas à propos de mettre ce port sur un bon pied de concurrence ? Ceci étant convenu, il ne reste plus qu'à régler les détails de ce que nous devons faire pour mettre le canal Welland en état convenable. Chacun reconnaît qu'il est nécessaire de construire un brise-lames. Il faut en outre creuser le port pour que les navires d'un tirant d'eau de 30 pieds puissent y entrer, et pourvoir à la manipulation mécanique du grain. Nous n'avons pas à choisir. Tel est notre devoir ; une situation nous est faite à laquelle nous ne saurions nous soustraire. Il faut ou outiller Port-Colborne ou fermer le canal Welland. Telle est ma manière de juger la situation.

M. OSLER : Loin de m'opposer à cette dépense de deniers, je l'approuverai presque sans restriction si elle doit ajouter aux moyens que nous avons déjà de transporter notre grain vers ses débouchés. Mais je ne puis convenir avec l'honorable directeur général des Postes qu'il est nécessaire, parce qu'elle nous a déjà coûté fort cher, de faire de nouveaux sacrifices pécuniaires pour une voie fluviale devenue à peu près inutile.

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas fait d'observation générale ; je m'en suis tenu à une seule entreprise.

M. OSLER : Bien que le canal Welland nous ait déjà coûté des sommes considérables, j'aimerais mieux qu'il fût voté $500,000 ou $600,000 pour quelque autre, pourvu qu'il fût établi que cette dépense nous permettrait d'atteindre notre but. L'on cherche à abréger de plus en plus le parcours depuis le lac Supérieur jusqu'à la rive orientale de la baie Georgienne. C'est le but que poursuivent tous les expéditeurs, et c'est pour cela qu'ils se font construire des navires d'une capacité beaucoup plus considérable. Lorsque le Grand-Tronc-Pacifique et le réseau de Mackenzie et Mann seront en exploitation, le volume du trafic prendra des proportions énormes. Si le Gouvernement ne consent à ces dépenses nouvelles que parce que, ainsi que l'a dit le directeur général des Postes, le canal Welland nous a déjà coûté fort cher, c'est qu'il n'a ni suffisamment pesé toutes ces choses ni suffisamment étudié la question. Cette manière de raisonner me paraît absolument mauvaise.

M. LEWIS : Je crois fermement que c'est par nos voies fluviales que doit s'effectuer le transport du grain jusqu'aux ports maritimes. Au moment de disposer de cet item destiné au creusement du canal Welland, la question qui se pose n'est pas tant de savoir s'il y a lieu de construire un élévateur en cet endroit-là, que s'il convient de le payer aussi cher. Si je ne me trompe, l'on demande $95,000 pour construire les fondations d'un élévateur dont la capacité ne sera que d'un million de boisseaux de grain.

M. EMMERSON : De deux millions.

M. LEWIS : Disons deux millions. A Owen-Sound, les élévateurs se construisent à raison de 13 cents pour chaque boisseau de capacité, et de 20 cents à Buffalo, où les fondations se construisent dans un sol vaseux. Y a-t-il lieu ou non d'ériger un élévateur à Port-Colborne ? Il est indiscutable que nous devons consacrer quelque argent à l'amélioration de nos voies fluviales. Les Etats-Unis songent à faire une dépense de $100,000,000 par rapport au canal Erié. Nos voies de transport sont beaucoup plus courtes que celles de nos voisins. Outillons nos ports ; n'épargnons rien pour mettre le canal Welland en état de répondre aux exigences du trafic. En 1902, notre manque de moyens de transport fut cause que douze millions de boisseaux de grain prirent la direction de Buffalo. Le gouvernement fédéral devrait améliorer nos voies fluviales, démontrant par là qu'il a quelque souci des intérêts du pays. Nous dépensons trop sous d'autres rapports. Employons nos deniers à l'amélioration de la navigation sur les Grands lacs et de nos voies navigables de l'intérieur. Lorsqu'elles seront en bon état, nous serons en mesure de transporter le grain aux meilleures conditions en le faisant passer par le canal Welland et par Montréal. Je tiens à faire observer à ce propos que l'an dernier et l'année précédente, les steamers de la compagnie Wolvin ont transporté le grain de Duluth à Québec, en passant par le canal Welland, à raison d'un cent et demi le boisseau. J'aimerais que le Gouvernement fût en mesure de creuser ce canal.

Je demanderai au ministre s'il est bien à propos de consacrer une telle somme à la construction d'un élévateur, et si les travaux dont il s'agit ici seront donnés à l'entreprise.

Lorsqu'elles ont des travaux de ce genre à faire exécuter, les compagnies privées en adjugent invariablement l'entreprise après avoir demandé des soumissions. Le Pacifique-Canadien a fait ériger à Owen-Sound et à Fort-Willam des élévateurs de tout premier ordre qui lui reviennent tout au plus à 13 cents le boisseau de capacité. Depuis Fort-William jusqu'à Montréal, la profondeur des canaux devrait être de 20 pieds.

M. HAGGART : S'il y avait lieu d'espérer que la construction de cet élévateur à Port-Colborne donnera tous les résultats avantageux que prévoit l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock), nul ne songerait, j'en suis sûr, à s'opposer à l'adoption du présent item. Etudions plutôt la situation. Pour rendre utilisables les routes fluviales que nous avons déjà, il faudrait, dit mon honorable ami, pourvoir à de nouvelles installations. Nous avons doté Port-Colborne d'un port mesurant un mille carré et où l'eau a une profondeur de 22 pieds, et malgré cette étendue de 22 milles, il n'est pas possible d'y ériger

plus de deux élévateurs. Ce qui nuit le plus à ce port, c'est, chacun le sait, que l'accès en est difficile. C'est peut-être pour cela qu'une forte partie du trafic a pris la route de Buffalo. Si l'on veut utiliser le canal Welland sans avoir à creuser le port de Port-Colborne et sans avoir à y construire d'élévateur, pourquoi n'envoie-t-on pas les chalands prendre les cargaisons des navires qui se rendent à Buffalo ? Toutes les compagnies de navigations aiment mieux diriger leurs navires vers Buffalo que vers Port-Port-Colborne.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi ?

M. HAGGART : Parce que, en dépit de votre brise-lames, l'accès de Buffalo sera toujours plus facile que celui de Port-Colborne.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi le port de Buffalo est-il d'un accès plus facile ?

M. HAGGART : Voici : lorsque le vent agite les eaux du lac Erié, Port-Colborne est d'un accès difficile et dangereux.

M. GERMAN : Jusqu'à présent, il n'y a pas eu de port à cet endroit.

M. HAGGART : Les travaux que vous projetez feront bien disparaître certains obstacles, mais il en subsistera toujours de très sérieux. Quoi qu'il en soit, puisque l'on veut tirer du canal Welland le meilleur parti possible, pourquoi ne fait-on pas charger les chalands à Buffalo même, où vont aboutir les lignes de steamers ? Qu'est-ce qui s'oppose à cela ? Le trajet se trouverait allongé de quelques milles, mais le coût du transport ne s'en ressentirait presque pas. Voici maintenant à quoi se résume la question principale : lorsqu'un expéditeur a du grain à faire transporter de Chicago, de Duluth ou de Fort-William jusqu'au bord de la mer, il va s'informer auprès des courtiers du coût du transport jusqu'à Liverpool ; peu lui importe que son grain passe par New-York, Baltimore, la Nouvelle-Orléan, Montréal ou n'importe quel autre port.

Il y a une couple d'années, j'ai démontré ici même, statistiques en mains, qu'un écart d'une fraction de cent dans le coût du transport de chaque boisseau de grain suffit pour changer l'acheminement de plusieurs millions de boisseaux. De quelle utilité, je le demande, peut bien être pour celui qui a du grain à expédier de Duluth, de Fort-William ou de Chicago, la construction d'un élévateur à Port-Colborne et le creusement de ce port ? Il me semble que le ministre aurait dû commencer par poser cette question à ses fonctionnaires, afin de se trouver en situation de renseigner le comité au sujet des avantages qui doivent résulter des travaux que l'on projette de faire exécuter à Port-Colborne ; on dirait qu'il n'y a jamais songé. Cette question me paraît pourtant être la première et la plus naturelle que l'on doit se poser au moment où il s'agit d'autoriser une dépense de près de $3,000,000. La dépense occasionnée par le creusement du port de Port-Colborne ne profitera pas du tout au trafic du canal Welland où la profondeur de l'eau est de 14 pieds. Les eaux du canal du Sault ont une profondeur de 20 pieds et 6 pouces, et celles des canaux américains ont, dans cette région-là, une profondeur moyenne de 20 pieds. A quoi bon dépenser $3,000,000 ou même près de $4,000,000 à Port-Colborne, si ce n'est dans le but unique d'y faciliter le transbordement des cargaisons de grain ? Eh mais, le transbordement ne peut-il pas déjà s'effectuer à une quinzaine de milles en deçà ? La dépense que l'on projette de faire dans ce but est très forte, elle est énorme, et je doute fort que les travaux qu'on veut faire exécuter soient jamais de la moindre utilité. Le Gouvernement devrait s'efforcer de tirer parti de l'élargissement des canaux que l'Etat a fait pratiquer au prix de sacrifices considérables.

Comme le disait mon honorable ami de Toronto (M. Osler), il est un point qu'il importe de ne pas perdre de vue lorsque l'on songe à dévier le trafic ; c'est la somme de trafic susceptible d'être détournée. Qu'on se donne la peine de s'informer de la quantité réelle de grain qui s'exporte en passant par Baltimore, New-York, la Nouvelle-Orléans et autres ports des Etats-Unis; on sera tout étonné d'apprendre que les Américains n'exportent pas même cent millions de boisseaux de blé ou de dérivés du blé. Cela étant, que nous reste-t-il à faire ?

Pourquoi les Américains construisent-ils des canaux ? Pour favoriser le développement de leur commerce extérieur ; dans le but de faire consommer leur propre grain par leurs concitoyens. Comme le disait encore l'honorable député de Toronto, les quatre cinquièmes, les neuf dixièmes même des produits qui passent par le lac Supérieur et le canal du Sault-Sainte-Marie sont consommés aux Etats-Unis. Il ne sera jamais possible de changer l'acheminement des produits qui se consomment chez nos voisins. Il faut d'abord se demander combien il se consomme de produits au pays, et quelle somme de trafic nous pourrons dévier, en dotant notre pays de nouveaux moyens de transport, des exportations qui se font en Angleterre ou sur le continent européen. Vous pourriez changer l'acheminement de tout le trafic de Chicago, de Milwaukee et autres grands centres de l'ouest si vous étiez en mesure d'offrir aux courtiers de Londres, d'Anvers, de Paris ou de Hambourg de transporter le blé ou ses dérivés à un demi-cent meilleur marché les cent livres ; car la question de l'acheminement les laisse absolument indifférents.

Sir WILLIAM MULOCK : Nous leur offrirons des tarifs plus bas.

M. HAGGART : Dans ce cas, vous attirerez le trafic vers le Canada. Il vous faudra pourvoir le pays de nouveaux moyens de transport ; or, au moment où il vient

nous demander d'approuver une dépense aussi considérable que celle-ci, le Gouvernement devrait être en mesure de démontrer d'une manière précise les avantages qui résulteront des travaux qu'il projette de faire exécuter. Je n'ai pas demandé autre chose au ministre des Chemins de fer.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député estime-t-il ou n'estime-t-il pas qu'en outillant comme il sied le port de Port-Colborne, les expéditeurs seront en mesure d'effectuer le transport à meilleur marché, du moins en ce qui concerne ce port?

M. HAGGART : Oui, vous engagez le pays dans une dépense de $4,000,000, et il se peut qu'en construisant un élévateur au coût de $1,000,000 vous réussissiez à dévier une certaine partie du trafic. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux prétendait qu'en exécutant des travaux de cette nature —puisque vous construisez un brise-lames— il faudra nécessairement que vous dotiez le port d'autres installations, d'un élévateur, par exemple. Je suis d'opinion que les avantages qui résulteront du creusement du port de Port-Colborne et de l'élévateur qui y sera construit ne compenseront en aucune façon les sommes que ces travaux nous auront coûtées. M'est avis que le Gouvernement fait un mauvais emploi des deniers publics en ce qui concerne les moyens de transport.

Sir WILLIAM MULOCK: Que ferait l'honorable député ?

M. HAGGART : Si l'honorable ministre avait prêté attention à mes observations, il aurait remarqué que j'ai fait l'exposé complet d'un projet dont j'ai fait ressortir les avantages. Je partage jusqu'à un certain point la manière de voir de mon honorable ami. Nous avons déjà des moyens de transport dont nous pourrions augmenter l'efficacité, tout en restant dans les limites d'une dépense raisonnable ; quant aux dépenses que l'on projette de faire, je les tiens pour absolument anormales.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE ELECTRIQUE D'OTTAWA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 12) concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.—(M. Galliher.)

Article premier.

M. LOUIS LAVERGNE : Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état des travaux et demande la permission de siéger de nouveau.

M. W. F. MACLEAN : Au moment où cette motion fut faite, j'allais prendre la parole pour faire observer que les représentants de la ville d'Ottawa ne sont pas ici ce soir. Leur absence m'étonne. Ils ont peut-être pensé que le bill ne serait pas pris en délibération ce soir. Je dois dire qu'un certain nombre d'entre nous se sont fait un devoir de se trouver à leur siège aux séances du soir dans le but de pouvoir discuter les dispositions de ce bill dont l'étude a été remise d'une séance à l'autre. On devrait, en justice pour ceux qui, en dehors des citoyens d'Ottawa, s'intéressent à ce bill, fixer un jour pour en faire l'étude. Nous ne devrions pas être contraints de venir ici tous les soirs, comptant pouvoir dire ce que nous en pensons, pour simplement constater que l'étude en est remise à plus tard. Si la chose se répète encore, l'un de nous se verra obligé d'en saisir la Chambre et de demander que des mesures nouvelles soient prises à l'égard des bills de cette nature ; car il n'est pas juste de sauter ainsi de soir en soir un bill comme celui-ci, que certains d'entre nous jugent préjudiciable à l'intérêt public ; un bill que l'on s'empressera de faire voter en cachette à la première occasion propice, en l'absence de ceux qui y sont opposés. Le Gouvernement doit porter la responsabilité de ces ajournements répétés. Je veux bien que le comité lève sa séance, mais il me semble que les parrains du bill devraient être tenus de nous informer du jour où ils entendent le faire mettre à l'étude.

M. SPROULE : A la dernière occasion, le bill ayant été laissé en suspens sur la demande du directeur général des Postes, certains d'entre nous ont pensé que le Gouvernement avait pris une décision quelconque à son sujet ; c'est pourquoi nous avons lieu de nous étonner du petit nombre de députés présents ce soir, et plus particulièrement de l'absence des deux représentants d'Ottawa, qui, plus que leurs collègues, doivent s'intéresser à ce bill. Le comité devrait lever sa séance parce que le bill a trop d'importance pour qu'il soit pris en délibération en l'absence d'un aussi grand nombre de députés.

Sir WILLIAM MULOCK : Lorsque j'ai demandé la mise en suspens du bill, c'était par courtoisie à l'égard de l'honorable député qui l'avait présenté et dont j'avais constaté l'absence ; je n'ai pas obéi à d'autre motif. Il me déplairait qu'un acte de politesse de ma part fût mal interprété par quelque membre de la Chambre, comme semble l'avoir fait l'honorable député de Grey-est. La demande en question, je l'ai faite de ma propre autorité, par égard pour un député absent.

M. MACLEAN : L'honorable ministre qui dirige ce soir les débats de la Chambre doit bien comprendre que nous devrions être régulièrement prévenus de la prise en délibération d'un bill qui, comme celui-ci, touche de si près aux intérêts les plus sacrés du peuple. Il suffirait que le feuilleton en indiquât la prise en délibération à une date déterminée, pourvu toutefois qu'on le mît enfin à l'étude à cette date-là ; mais si

l'étude doit en être remise de jour en jour jusqu'à ce qu'on ait trouvé l'occasion de le faire voter à la hâte, lorsqu'il se trouvera ici une majorité pour l'appuyer, m'est avis que la Chambre devrait voir à ce que les bills de cette nature ne pussent être pris en délibération sans avis préalable.

(La motion est adoptée, le comité lève sa séance et fait rapport de l'état de ses travaux.)

LA FACER SOLID STEEL CAR COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 27) concernant certains brevets de la "Facer Solid Steel Car Company", de Perth, à responsabilitée limitée.—(M. Caldwell.)

Article premier.

M. W. F. MACLEAN : Le Gouvernement a-t-il décidé de ne pas s'occuper de ce bill ou de le prendre en délibération?

M. ALEX. JOHNSTON : Comme il existe deux ou trois autres bills de même nature que celui-ci, j'aimerais que l'étude en fût remise à plus tard, attendu que certains députés auraient des observations à faire avant que l'on statue sur leur sort. Je prierai donc l'auteur du bill de n'en pas demander l'adoption avant que nous ayons eu l'occasion de l'étudier davantage.

M. MACLEAN : Le ministre de l'Agriculture devrait être ici lorsque la Chambre est invitée à prendre en délibération un bill comme celui-ci. Je constate avec regret que les ministres sont toujours absents. Ceux que concernent les questions sur lesquelles portent ces bills d'intérêt privé devraient se trouver ici pour éclairer le comité en la matière. A mon sens, la discussion de cette proposition durait être ajournée jusqu'à ce que le ministre de l'Agriculture ait fait son apparition à son siège.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami ayant proposé que l'étude du bill fut remise à plus tard, le comité ferait bien, je crois, d'accéder à son désir. Je conviens avec lui que les ministres devraient s'absenter le moins possible ; il est vrai aussi que les députés devraient faire preuve de plus d'assiduité. J'ai cru remarquer que le siège de l'honorable député d'York-sud est assez souvent veuf de celui qui doit l'occuper.

M. MACLEAN : Non pas lorsque la Chambre est saisie de questions qui me concernent.

Sir WILLIAM MULOCK: Fréquemment. Hier encore, il venait nous prier de renvoyer à plus tard l'étude de certaine question afin qu'il pût être présent lorsqu'elle viendrait sur le tapis, ce à quoi nous avons consenti volontiers, car son absence ne laisse jamais que de nous attrister.

M. MACLEAN : Qu'on me permette de m'expliquer au sujet de l'allusion que vient de faire le directeur général des Postes. A la suite d'une entente avec le ministre de la Justice, je me trouvais à mon siège lorsque l'attitude de l'un de ses collègues nous mit dans l'obligation de laisser momentanément la question de côté que nous avions résolu de mettre sans plus tarder à l'étude. Le ministre me dit alors qu'il consentirait volontiers à en venir à une entente avec moi et à fixer un jour afin que chacun sût à quelle date la question reviendrait sur le tapis ; et c'est parce qu'il ne se trouvait pas à son siège au moment convenu que j'ai dû aller m'expliquer auprès d'un de ses collègues. Je suis toujours présent quand la Chambre est appelée à délibérer quelque bill qui m'intéresse.

Sir WILLIAM MULOCK : Mais l'honorable député ne devrait jamais s'absenter.

M. MACLEAN : Les absences répétées du ministre de l'Agriculture, du premier ministre et de tous les membres du cabinet sont encore moins excusables que les miennes. Ceci revient à ce que je disais cette après-midi : les ministres s'absentent trop souvent.

Sir WILLIAM MULOCK : Les députés aussi.

M. MACLEAN : Mon honorable ami peut-il me dire où se trouve ce soir le ministre de l'Intérieur ? Qui l'a vu depuis le commencement de la session ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député sait bien qu'il est absent pour cause de maladie.

M. MACLEAN : On ne nous l'avait pas encore dit. Je le croyais allé à la chasse.

Sir WILLIAM MULOCK : Le premier ministre nous annonçait sa maladie hier même, mais le représentant d'York-sud n'était pas à son siège.

M. MACLEAN : Pardon, j'étais ici. Le premier ministre ne nous a pas tant parlé de l'absence de son collègue que de l'ignorance dans laquelle il se trouve quant à la date de son retour.

Sir WILLIAM MULOCK : Il nous a annoncé sa maladie ; du reste, l'honorable député sait fort bien que le ministre de l'Intérieur est malade.

M. JOHNSTON : A la suite de ce qui vient d'être dit, et eu égard à l'importance de ce bill, j'ai l'honneur de proposer que le comité lève sa séance, rende compte de l'état de ses travaux et demande l'autorisation de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée, le comité lève sa séance et fait rapport de l'état de ses travaux.)

LA COMPAGNIE DU PONT DU SUD DU CANADA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 29) concernant la Compagnie du pont du sud du Canada.—M. German.

M. SPROULE : Les travaux du pont sont-ils commencés ?

M. EMMERSON : Non ; on ne peut les commencer avant d'avoir obtenu certaine autorisation particulière du gouvernement des Etats-Unis. La question a été mûrement délibérée au comité des chemins de fer, et le bill adopté à l'unanimité.

M. SPROULE : Il est d'usage de fixer un délai pour le commencement des travaux, aussi bien que par rapport à leur parachèvement. Dans le cas présent, n'est fixé de délai qu'en ce qui concerne l'achèvement des travaux.

M. EMMERSON : Pour l'excellente raison qu'on ne peut les commencer sans avoir préalablement obtenu l'assentiment des Etats-Unis. On a jugé à propos de disposer tout simplement que l'entreprise devrait être terminée dans un délai de sept années.

M. SPROULE : C'est-à-dire qu'il est accordé à la compagnie un délai de cinq années pour obtenir des Etats-Unis l'autorisation de commencer les travaux.

M. HAGGART : D'après l'exemplaire du bill qui m'a été remis, la compagnie est autorisée à commencer les travaux n'importe quand, dans les sept années à compter de la date où une loi aura émané du congrès des Etats-Unis, donnant approbation à la construction, et, pour obtenir cette approbation, il lui est accordé un délai de cinq ans à compter du présent acte—c'est-à-dire que la construction du pont pourra n'être commencée que dans douze ans.

M. MACLEAN : Le Gouvernement a-t-il décidé de jeter des ponts sur les rivières Niagara et Détroit ? Entre-t-il dans ses intentions de favoriser la construction de ponts sur ces rivières-là ? Cela semble devoir faire partie de sa politique, et le ministre des Chemins de fer a sans doute dû mettre la question à l'étude. Ces cours d'eau qui séparent le Canada des Etats-Unis, des particuliers viennent solliciter l'autorisation de les couvrir de ponts sans que notre Gouvernement juge à propos de faire la moindre déclaration ; d'autre part, le gouvernement américain semble mettre bien peu d'empressement à autoriser l'établissement de ponts sur ces rivières. Tout partisan que je suis de l'amélioration des moyens de transport et de la construction de ponts—le trafic ne saurait s'en dispenser — le gouvernement canadien devrait avoir à cet égard une politique déterminée et connue de tous.

M. HYMAN : Le présent bill indique assez clairement les intentions du Gouvernement. Nous accordons la permission de construire le pont. La compagnie n'a pas encore pu obtenir l'assentiment du gouvernement américain. Les expéditeurs américains ont su exercer un empire tel sur le gouvernement de leur pays, que l'autorisation sollicitée n'a pas encore été accordée.

M. MACLEAN : Notre pays compte aussi beaucoup de grands expéditeurs.

M. HYMAN : Ils ne se sont pas opposés à l'entreprise.

M. MACLEAN : Ce que le ministre donne à entendre alors, c'est qu'après avoir pris connaissance des dispositions du bill, le Gouvernement en assume la responsabilité. C'est ce que je tenais à savoir.

(Rapport est fait du bill qui subit sa troisième lecture et est définitivement voté.)

EN COMITE—TROISIEME LECTURE.

Les bills suivant sont délibérés sommairement en comité général et votés en troisième lecture.

Bill (n° 24) concernant la compagnie dite "The Kootenay, Cariboo and Pacific Railway Company".—M. Galliher.

Bill (n° 31) concernant la compagnie du pont et du tunnel du Canada-Michigan.—M. German.

Bill (n° 30) concernant la Compagnie du chemin de fer du Sud du Canada.—M. German.

Bill (n° 32) tendant à attribuer la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de London à Saint-Clair.—M. Calvert.

Bill n° 35) tendant à attribuer la personnalité civile à la compagnie dite : "The Georgian Bay and Seaboard Railway Company."—M. Grant.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. le président prend le bureau.

Canal Welland—élévateur à Port-Colborne, y compris les fondations, $310,000.

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il s'est dit beaucoup de choses sous prétexte de comparer les avantages qu'offre Port-Colborne à ceux que présentent certains autres ports, et plus particulièrement ceux des Etats-Unis. S'il existe des ports qui offrent plus d'avantages que les nôtres, et si les conditions et les circonstances favorisent plus d'autres pays que le Canada, je ne crois pas que la population canadienne soit d'avis qu'il faille se croiser les bras et ne tenter aucun effort pour nous emparer au moins d'une certaine partie du trafic des

Grands lacs. Pour ce qui est du creusement du port de Port-Colborne et des travaux que nous projetons d'y faire exécuter, je dois dire que le Gouvernement s'est largement inspiré du rapport de la commission nommée pour étudier la question du transport. Ce rapport, j'avais cru qu'il avait été déposé sur le bureau de la Chambre et que les conclusions en avaient été portées à la connaissance du comité.

Puisqu'il n'en est pas ainsi, il n'est que juste que le comité en soit averti, et je profiterai de cette occasion pour présenter au comité le texte de ce rapport provisoire.

M. SPROULE : Voilà deux fois que nous demandons le dépôt de ce rapport, mais chaque fois on nous a répondu qu'il n'était pas prêt.

M. EMMERSON : J'avais le rapport en main et j'attendais une occasion de le déposer.

M. SPROULE : Voilà plusieurs jours qu'on en a demandé le dépôt.

M. EMMERSON : Je n'avais pas compris que c'était de cette commission-là que l'honorable député parlait.

M. SPROULE : C'est le chef de l'opposition qui en a fait la demande.

M. EMMERSON : Il n'est pas toujours possible de saisir ce qui se dit de l'autre côté du parquet et je n'ai entendu faire aucune allusion à ce rapport, bien que sans doute on en ait fait la demande, comme l'honorable député l'affirme. Si je m'étais rendu compte que c'était là ce qu'on demandait, je me serais empressé de dire à l'honorable député qu'il y a deux rapports partiels, dont l'un a déjà été déposé sur le bureau de la Chambre des communes, celui relatif au port de Saint-Jean ; et dont l'autre, portant la date du 6 mai 1904, et la suscription de Toronto, est adressé à Son Excellence le Gouverneur général.

En voici le texte :

Qu'il plaise à Votre Excellence :

Nous avons l'honneur de faire rapport qu'en exécution de la tâche qui nous a été confiée en qualité de membres de votre commission des transports, nous avons visité, le 3 du courant, la ville de Port-Colborne (Ontario), à l'entrée du canal de Welland, sur le lac Erié.

Ce port, situé au point extrême E, de la navigation en eau profonde sur les Grands lacs, et au point de départ du système des canaux du Saint-Laurent, occupe une position importante le long de la voie fluviale qui relie Fort-William à Montréal. Nous avons parcouru une section plane du canal, de Thorold à Port-Colborne, distance d'à peu près treize milles ; l'ingénieur chargé de la direction des travaux nous informa que de Port-Dalhousie à Port-Colborne le canal, sur toute sa longueur, avait une profondeur de quatorze pieds, et qu'il ne restait plus qu'à enlever deux piliers de centre de dessous les ponts traversant le canal pour qu'il fût possible aux navires les plus larges de passer sans difficulté.

Quand nous arrivâmes à Port-Colborne, notre attention se porta sur l'état du port et les avantages qu'il offre au développement des transports par la voie du Saint-Laurent.

Dans le cours de notre examen nous fûmes favorisés de l'aide et des avis de M. J. L. Weller, ingénieur-surintendant du canal de Welland, de M. A. J. Grant, ingénieur ordinaire à Port-Colborne, et de M. Coste, ingénieur du ministère des Travaux publics.

Le long du rivage, à proximité de Port-Colborne, l'eau n'a qu'une faible profondeur, et, aux abords du canal, il a fallu draguer à une grande profondeur dans le calcaire.

L'entrée du canal depuis le quai du nouvel élévateur jusqu'à l'écluse de sûreté, couvre à peu près 4,600 pieds de longueur sur une profondeur de 16 pieds et une largeur de 230 pieds, si ce n'est à l'ancien quai de l'est. Le long de l'extrémité nord de ce tronçon, des deux côtés, est située la ville de Port-Colborne et du côté de l'est, le petit élévateur du Grand Tronc. A 4,600 pieds de distance de l'écluse de sûreté, ont été construits les quais des nouveaux élévateurs ; l'entrée est beaucoup plus large et s'ouvre sur le lac, et tout autour des quais, la profondeur est de 22 pieds ; le dragage de la roche se continue afin de permettre aux navires de tourner facilement.

Les quais des élévateurs sont construits en béton, sur fondation en pierres ; leur longueur est de 700 pieds et leur largeur de 200 ; ils sont reliés par un quai le long du côté nord qui mesure 200 pieds par 100 et se rattache à un ancien quai qui a besoin de réparations. Au sud-est de ces quais neufs, il a été construit un brise-lames de 4,500 pieds de longueur et qui s'étend à 1,650 pieds dans le lac ; ce brise-lames protège, sans doute, cet endroit contre toute tempête du sud ou du sud-ouest, mais ne le protège pas contre celles du sud-est.

En vue de parer à ce besoin le ministère des Travaux publics a préparé les plans d'un autre brise-lames à construire vers le sud-est, qui aura une longueur de 2,400 pieds et aura son point de départ à 600 pieds à l'est du brise-lames actuel. Une fois ce nouveau brise-lames construit, le port se trouvera complètement abrité. La question de l'utilisation de notre système actuel de canaux est d'assez d'importance pour que nous y donnions notre plus grande attention.

Actuellement, comme il n'existe pas, à ce port, d'installation pour le déchargement des cargaisons, la route de Fort-William à Montréal ne peut être utilisée que par des steamers tirant au plus 14 pieds d'eau et susceptibles de passer dans les écluses. Ces navires ne peuvent contenir plus de 75,000 boisseaux de blé. De même, dans ces conditions, on doit se restreindre à des barges touées par des remorqueurs ou par des barges à vapeur de la grandeur maximum permise par le canal, mesurant 250 pieds de longueur par 42 pieds de largeur ; et l'on ne peut un seul instant songer à employer ces grands bateaux à vapeur utilisés sur le canal du Sault-Sainte-Marie, de la contenance de 200,000 boisseaux de blé et plus, et au moyen desquels il est possible de transporter les grains sur un tirant de 20 pieds d'eau à meilleur marché que par aucun autre navire de plus faible tonnage. L'initiative de la construction de ces grands navires a été prise à la suite du creusement du canal du Sault-Sainte-Marie. L'effet a été de réduire les frais de transport ; et si l'on veut rendre la route du Saint-Laurent aussi avantageuse que celle des Etats-Unis, il importe d'établir les installations nécessaires pour le déchargement de grands steamers à Port-Colborne, d'où les car-

gaisons pourront être expédiées à Montréal dans d'autres navires assez petits pour naviguer dans les canaux.

Les membres de la commission ont donc l'honneur d'émettre l'avis suivant :

Que les travaux de construction d'une fondation convenable et ceux d'érection d'un élévateur à Port-Colborne soient commencés sans plus de retard ; que la contenance de cet élévateur soit d'au moins 1,000,000 de boisseaux et que les dispositions soient prises pour qu'il soit possible d'ajouter des compartiments lorsqu'on en sentira le besoin ; que cet élévateur soit du type le plus moderne et le plus effectif; qu'il permette de charger et de décharger les navires dans le plus court espace de temps possible ; et qu'il soit également pris des mesures en vue du chargement des wagons de chemin de fer dès que les voies ferrées y passeront ; que le Gouvernement se réserve la propriété de ces installations afin d'éviter toute complication ou tout détournement possible des marchandises de la voie du Saint-Laurent ; que les taxes d'élévateur soient aussi réduites que possible, le but principal étant de favoriser l'utilisation de la route et non pas de tirer un bénéfice de l'élévateur ;

Que l'ancien quai reliant le phare de l'élévateur au rivage, et qui est actuellement en mauvais état, soit reconstruit et porté à une profondeur de 22 pieds, en prévision des travaux de dragage qui pourront se faire plus tard; et que le quai occupant le côté est du chenal et désigné sous le nom d'ancien quai de l'est soit enlevé comme étant un empêchement à la navigation ;

Qu'il est opportun de prendre des mesures pour faire enlever le plus tôt possible les deux piliers de centre restés sous les ponts de chemin de fer qui traversent le canal.

Quoiqu'il ait été décidé de construire deux quais en vue d'y placer des élévateurs, les membres de la commission ne pensent pas qu'il soit à propos d'en construire plus d'un pour le moment; qu'on se rende compte, d'abord, des résultats que donnera la construction de celui-là et de l'effet qu'il pourra avoir sur le développement du trafic du Saint-Laurent. Nous sommes persuadés que cet effet sera tellement sensible que le développement de ce genre d'installation s'imposera à brève échéance.

Le tout respectueusement soumis de la part des membres de la commission.

(Signé) JOHN BERTRAM,
Président.

Le document qui précède formule d'une manière très concise et très nette le programme d'action que le Gouvernement se propose d'exécuter en ce qui regarde l'élévateur projeté de Port-Colborne ; et il me semble que le Gouvernement ne saurait entreprendre d'œuvre plus méritoire en vue du développement de notre système de canaux. Il ne s'agit pas simplement de maintenir le canal de Welland. Le plan d'action du Gouvernement en ce qui regarde ce canal a été adopté il y a nombre d'années. Il nous faut tenir compte des conditions et des circonstances. On m'a critiqué pour avoir dit que cette entreprise était la suite naturelle des dépenses précédemment faites ; mais si l'on veut bien tenir compte des circonstances et des conditions existantes là-bas, on ne me reprochera pas d'en être arrivé à cette conclusion. Les dépenses faites sur les abords du canal semblent avoir eu pour but de préparer quelque chose de cette nature. On peut se demander si le mode d'exécution des travaux qui a été adopté est le meilleur ; on peut se demander si le Gouvernement devrait construire cet élévateur et s'en réserver l'exploitation, ou s'il ne vaudrait pas mieux laisser le champ libre à l'initiative individuelle. Mais que l'on considère combien il est important de sauvegarder les intérêts canadiens en matière de transport, et l'on reconnaîtra que la seule ligne de conduite à suivre était celle adoptée par le Gouvernement en cette circonstance ; et je soumets que cette somme devrait être votée par notre comité dès maintenant pour l'exécution du projet à l'étude.

M. HAGGART : La lecture du rapport des membres de la commission des transports nous a renseignés dans une certaine mesure. Si j'ai bien compris le document que le ministre nous a lu, la distance entre l'écluse d'entrée et Port-Colborne proprement dit est de 4,600 pieds. Est-ce bien cela ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART: Et c'est là la partie que le département des Chemins de fer et des Canaux s'occupe de creuser à la profondeur de 22 pieds. Le ministre voudra-t-il expliquer pourquoi il n'a tenu aucun compte de l'avis donné par la commission nommée par lui-même quant à la construction des élévateurs ? Si j'ai bien compris, le ministre a déclaré qu'il construisait des élévateurs d'une contenance de 2,000,000 de boisseaux.

La commission a émis l'avis que les deux élévateurs ne devraient pas être construits sur-le-champ ; que, bien que les fondations fussent faites pour les deux, il n'en devrait être construit qu'un de la contenance de 1,000,000 de boisseaux. Pourquoi le ministre ne s'est-il pas conformé à l'avis des membres de la commission à cet égard ?

M. EMMERSON : Pour des raisons d'économie.

M. HAGGART : Pour des raisons d'économie, vous allez dépenser deux fois la somme ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Le ministre a-t-il prêté l'oreille ? Je dis que la commission a conseillé de ne construire pour le moment qu'un élévateur de la contenance de 1,000,000 de boisseaux ; et si j'ai bien compris la déclaration du ministre, il en construit deux de la contenance de 2,000,000.

M. GERMAN : Non, un seul.

M. HAGGART : Il a dit 2,000,000 de boisseaux au comité.

M. EMMERSON : Nous construisons un élévateur de la contenance de 2,000,000 de boisseaux. Il nous a semblé que c'était là une manière de faire économique. La com-

mission nous a conseillé de construire deux élévateurs ; ou plutôt elle a conseillé d'en construire un dont la contenance serait d'abord d'au moins 1,000,000 de boisseaux, mais reposant sur des fondations assez solides pour qu'il fût possible de l'agrandir et de lui donner une contenance, dans un avenir rapproché, de 2,000,000 ; et certes il semblait bien qu'il serait plus économique de ne construire qu'un ensemble de fondations maintenant et d'ériger un élévateur pouvant repondre à tous les besoins raisonnables du trafic d'ici à deux ou trois ans.

M. HAGGART : Qu'est-ce que dit le ministre des Chemins de fer ? Il a déclaré, si je ne me trompe, qu'il construit un élévateur de la contenance de 2,000,000 de boisseaux pourvu des compartiments supplémentaires utilisables en cas de besoin. Or, ce que la commission a conseillé, c'est de construire un seul élévateur de la contenance de 1,000,000 de boisseaux.

M. EMMERSON : Mais que tous les travaux fussent fait comme pour un élévateur de 2,000,000 de boisseaux.

M. HAGGART : Non, elle n'a rien dit de tel ; elle a conseillé de préparer les fondations pour deux élévateurs, mais de commencer par en construire un seul de la contenance de 1,000,000 de boisseaux. Le voilà maintenant qui construit un élévateur de la contenance de 2,000,000 de boisseaux.

M. BARKER : Le ministre voudra-t-il dire nettement si le crédit qu'il demande est destiné à la construction d'un élévateur de la contenance de 1,000,000 de boisseaux ou de plus ? Est-ce un élévateur de 1,000,000 de boisseaux ou un élévateur de 2,000,000 de boisseaux qu'il se propose de construire ? Il a parlé, ainsi que le dit le directeur général des Postes, d'un élévateur de 2,000,000. J'aimerais à savoir à quoi l'on se propose d'appliquer le crédit en question ?

M. EMMERSON : Je répèterai pour le compte de mon honorable ami que ce crédit est destiné à la construction d'un élévateur de 2,000,000 de boisseaux.

M. BARKER : Est-ce bien là l'avis qui a été donné?

M. EMMERSON : Oui, c'est l'avis qui a été donné ; c'est l'avis que l'on donne ici.

M. BARKER : Lisez-nous le texte.

M. EMMERSON : Voici ce qu'ils disent.

Que les travaux de construction d'une fondation convenable et ceux d'érection d'un élévateur à Port-Colborne soient commencés sans plus de retard ; que la contenance de cet élévateur soit d'au moins 1,000,000 de boisseaux.

M. HAGGART : Attention.

M. EMMERSON : Certainement ; mais le rapport ne dit pas de combien la contenance de l'élévateur devra dépasser cette limite. Le rapport continue :

Et que les dispositions soient prises pour qu'il soit possible d'ajouter des compartiments lorsque le besoin s'en fera sentir.

La commission désire évidemment que la contenance excède le million de boisseaux ; elle ne doit pas être inférieure à 1,000,000 de boisseaux. Mais elle n'entend pas la restreindre à ce chiffre, comme il le dit, au contraire——

M. BARKER : Au cours de la discussion qui eut lieu en cette enceinte, l'année dernière, le ministre actuel des Chemins de fer et des Canaux nous déclara qu'il était douteux qu'il fût désirable de construire un élévateur à cet endroit. Le ministre se demandait alors s'il était préférable de faire construire cet élévateur aux frais de l'Etat ou de le donner à construire à des particuliers. On nous informe aujourd'hui que le ministre a décidé de faire construire, aux frais de l'Etat, un élévateur de la contenance de 2,000,000 de boisseaux. Le ministre a parlé pendant une heure à la séance de cet après-midi, sans nous fournir la moindre raison pour justifier la construction de cet élévateur. La seule explication qui nous ait été donnée à été celle fournie par l'honorable député de Welland (M. German). Celui-ci nous rappelle que certains particuliers dont un était un certain M. Wolvin, je pense, avaient demandé au Gouvernement l'autorisation de construire l'élévateur à ses frais ; et que certains autres particuliers de Toronto, grands capitalistes, amis du député de Welland (M. German) avaient offert de lancer une entreprise particulière rivale.

M. GERMAN : C'étaient tous de bons conservateurs.

M. BARKER : J'espère que lorsqu'il s'agit d'une dépense de fonds publics peu importe qu'il s'agisse de libéraux ou de conservateurs.

M. GERMAN : Bravo !

M. BARKER : J'espère que les libéraux ne s'en réjouiront que davantage si l'on confie aux conservateurs le soin de dépenser l'argent. L'honorable député déclare que ces messieurs étaient les compétiteurs de M. Wolvin en vue d'obtenir l'entreprise de la construction de cet élévateur. On ne nous a jamais dit un mot de cela lorsque le ministre nous a demandé les fonds. On ne nous a pas dit que dans le cours des derniers douze mois il y eût eu une seule demande de faite au Gouvernement par un particulier ou par une compagnie quelconque pour la construction d'un élévateur ; on ne nous en a pas soufflé mot ; on nous a simplement demandé de voter ce crédit pour l'année. La première nouvelle que nous en ayons eue nous est venue au dépôt de Welland ; mais une fois la glace rompue le ministre nous en a parlé à son tour et nous a dit, ce dont aucun membre de la députation n'avait en-

tendu parler, que la commission des transports avait fait rapport sur ce sujet même.

Je fais appel à ces messieurs de la droite qui tous et chacun d'eux, je pense, ont un devoir à remplir envers leurs commettants et envers le pays. Pensent-ils que c'est remplir son devoir que de siéger béatement derrière le ministre et de voter à l'aveuglette tout ce qu'il juge à propos d'insérer dans son budget ? Ces messieurs pensent-ils que le pays n'en est pas à un million près et que la critique de ces prévisions budgétaires doit être laissée entièrement aux soins des membres de l'opposition ? N'ont-ils pas le droit de demander au ministre pourquoi il demande un crédit de $500,000 ou $1,000,000 pour telle ou telle fin ? Doivent-ils donc rester bouche close et se contenter d'opiner du bonnet à chaque article de dépense qui leur est soumis ? J'espère que non. Toute critique de la part de ces messieurs aurait beaucoup plus d'effet qu'une critique venant de nous. Si quelqu'un d'entre eux voulait dire franchement ce qu'il pense sur ces questions, il obtiendrait dix fois le résultat que l'opposition peut obtenir. Et pourtant, bien que je fasse partie de la députation depuis quelques années, il ne m'est pas arrivé une fois de voir un de ces messieurs se lever et poser une question aux occupants des banquettes ministérielles, dans le but de savoir quel emploi ils feront des sommes demandées. Maintenant je fais appel à ces messieurs de la droite. Il en est, je le sais, un grand nombre qui sont sincèrement désireux de travailler dans l'intérêt du pays. Je leur demanderai pourquoi ils ne se lèvent pas, pourquoi ils ne demandent pas au ministre civilement, respectueusement, humblement, à quoi ces fonds doivent être appliqués. Ces messieurs penseront peut-être que nous posons ces questions dans le seul but de les contrecarrer. Qu'ils sachent que dans les rangs de la gauche il se trouve des hommes tout aussi désireux, peut-être même plus désireux, de voir dépenser des fonds publics pour ce canal de Welland que la moitié de ceux qui occupent les banquettes ministérielles. Mais ils le sont à la condition que ces fonds seront dépensés d'une manière raisonnable et dans l'intérêt du pays. Pourquoi ces messieurs de la droite ne critiqueraient-ils pas le Gouvernement dans le même esprit ? Nous savons qu'un ministre écoutera avec respect et considération les représentations que lui feront ses partisans; dès lors pourquoi n'exercent-ils pas leur influence raisonnablement, équitablement, et ne critiquent-ils pas, non pas dans un esprit d'hostilité, mais amicalement, chacun de ces crédits, pourquoi ne demandent-ils pas au Gouvernement quelle raison il a de dépenser un million quand un demi-million suffirait ?

M. GERMAN : J'ai prêté l'oreille avec quelque intérêt à la leçon que vient de nous faire l'honorable député de Hamilton. Je me demande s'il se trouve en cette Chambre aujourd'hui un partisan plus outré et un suivant plus docile de ses chefs que l'honorable député préopinant. Nous sommes bien prêts, Monsieur l'Orateur, à critiquer tous et chacun des actes du Gouvernement. Pour ma part, j'ai critiqué quelques-uns de ces actes, quand il m'a paru qu'il y avait lieu de le faire. Comme je l'ai dit, cet après-midi, c'était une question débattue que de savoir si l'élévateur à Port-Colborne devrait être construit par une compagnie particulière ou par le Gouvernement. Quand à moi, j'étais d'avis dans le temps qu'il vaudrait mieux laisser ce soin à une compagnie particulière. Je ne suis pas bien sûr d'avoir changé d'avis depuis. Le Gouvernement a décidé qu'il était plus sage dans l'intérêt du public de le faire construire par l'Etat, étant donné qu'aucune compagnie ne voulait le construire,—et c'est là, à mon avis, la seule circonstance qui puisse justifier le Gouvernement de se charger de cette entreprise,—sans qu'on lui assurât le monopole des droits dans le port.

M. BARKER : Et pourquoi donc ?

M. GERMAN : Simplement parce que l'affaire était incertaine. Je sais de quoi je parle quand je dis que ni le syndicat Wolvin ni ces messieurs de Toronto qui avaient formé une compagnie pour des fins de transports ne voulaient s'occuper de la construction d'un élévateur à Port-Colborne et de l'établissement d'une ligne de bateaux si on ne leur assurait le monopole absolu des droits dans le port. Je me demandais, pour ma part, s'il n'aurait pas été sage de permettre à la compagnie canadienne d'avoir la haute main en cette affaire,—ce que du reste, je n'aurais jamais voulu permettre à une compagnie des Etats-Unis. Je ne crois pas que les messieurs qui sont intéressés dans cette affaire puissent avoir d'objection à ce que je les nomme, car on peut trouver leurs noms dans la loi instituant civilement la compagnie : ce sont Frederick Nichols, William Mackenzie, et je pense, W. R. Brock,—tous Canadiens, gens de fortune et d'initiative qui sont disposés à travailler au développement des moyens de communication par nos voies fluviales; mais il n'ont voulu s'en charger qu'à la condition qu'on leur assurât le monopole des droits à Port-Colborne.

M. HAGGART : Le monopole de quels droits ?

M. GERMAN : Le droit exclusif de construire des élévateurs sur les deux quais en béton établis par le Gouvernement pour cette fin, non pas le monopole absolu de tous les droits de port. Aucune autre compagnie n'aurait pu construire d'élévateurs, si ce n'est à des frais énormes. Le Gouvernement a construit, avec l'approbation du Parlement, ces deux quais en béton dans le but d'y ériger des élévateurs, et il a également construit le brise-lames qui protège

Port-Colborne. Auparavant il n'y avait pas de port à cet endroit. Chacune des deux compagnies intéressées dans cette affaire a déclaré au Gouvernement qu'il lui fallait le privilège exclusif. Le Gouvernement a refusé d'accorder le privilège exclusif à aucune de ces compagnies, et a décidé de construire lui-même l'élévateur.

M. HENDERSON : Combien les quais ont-ils coûté ?

M. GERMAN : Je n'ai pas les chiffres. L'entreprise a été concédée par voie d'adjudication sur soumissions publiques et les travaux ont été exécutés comme le sont tous les travaux de l'Etat. J'ajouterai que, tout à fait contre mon gré, l'entreprise a été accordée à un bon conservateur à tous crins.

M. HENDERSON : Il ne s'agit pas de cela. Ce que je veux démontrer, c'est que les frais nécessités par la construction de tels quais en béton n'étaient pas un obstacle suffisant pour empêcher une compagnie d'établir une ligne de navigation et de faire ses propres constructions. Je crois que les quais n'ont coûté qu'à peu près $40,000.

M. GERMAN : Je ne saurais dire d'une manière certaine ce que ces quais ont coûté.

M. SAM. HUGHES : Les quais sont-ils construits sur fondations pleines ou sur pilotis ?

M. GERMAN : Ils sont construits sur le roc. Le député de Toronto-ouest (M. Osler) a soulevé cet après-midi la question de savoir si oui ou non les produits du Nord-Ouest pourraient être transportés à la mer à meilleur marché par voie ferrée que par voie fluviale. C'est une question sur laquelle les gens diffèrent d'opinion.

M. HAGGART : Avez-vous quelque doute à cet égard ?

M. GERMAN : Je suis convaincu que ces produits peuvent être transportés au littoral à meilleur marché par voie fluviale que par voie ferrée ; mais ceux qui sont intéressés dans les compagnies de chemin de fer, comme le député de Toronto-ouest, et aussi, je crois, le député de Hamilton—

M. BARKER : Aucunement.. ..et je ne l'ai jamais été.

M. GERMAN : ....sont d'avis que les produits du Nord-Ouest peuvent être transportés au littoral plus économiquement par voie de fer que par la voie d'eau. C'a été le point de départ de l'argumentation du député de Toronto-ouest, cet après-midi. Il est une circonstance qui a entravé l'utilisation du canal de Welland. La ligne de conduite adoptée par la compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc depuis nombre d'années a rendu impossible le transport des produits de l'Ouest par nos voies fluviales. Les bateaux une fois arrivés à Port-Colborne étaient obligés de s'alléger avant de s'engager dans le canal. Il leur fallait se décharger à Port-Colborne d'une forte partie de leur cargaison de grains ; et les frais de transport de ce grain par voie ferrée de Port-Colborne à Port-Dalhousie étaient tellement élevés qu'il ne restait plus aucun bénéfice.

Cela s'est continué pendant des années et c'est la raison pour laquelle le grain ne saurait être expédié par le canal de Welland. Aussi se propose-t-on aujourd'hui d'avoir un élévateur à Port-Colborne qui recevra le grain de bateaux à fort tonnage transportant 250,000 boisseaux de blé, lequel élévateur fournira à son tour le chargement de bateaux d'un assez faible tirant pour naviguer dans les canaux et capables de porter 75,000 boisseaux de grains à Montréal et à Québec. C'est là la proposition. Nos canaux ont été bâtis à d'énormes frais ; qu'allons-nous en faire ? J'ai entendu l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Blair) déclarer en cette Chambre qu'à son avis c'était une excellente chose pour le pays d'avoir ces canaux, quand même il n'y passerait rien, car ils serviront toujours de régulateurs des frais de transport sur les chemins de fer.

M. HAGGART : Très bien ! très bien !

M. GERMAN : Mais nous ne pourrons pas nous servir de nos canaux pour régler les frais de transport sur les chemins de fer, si nous n'avons pas d'installations pour le transbordement de nos grains à Port-Colborne. On a déclaré que la route de la baie Georgienne, la route du canal de l'Ottawa, serait préférable. C'est possible. C'est une question à débattre ; mais nous avons la route du canal de Welland, nous avons construit le canal de Welland et les canaux du Saint-Laurent ; devrions-nous les utiliser ou au contraire, devrions-nous les laisser se détériorer et tomber en ruine ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est toute la question.

M. GERMAN : C'est toute la question. Mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) a demandé pourquoi, au lieu de construire un élévateur à Port-Colborne, nous n'envoyons pas nos bateaux à Buffalo pour y transborder leur cargaison de grains. Voulez-vous donc, lui demanderai-je en réponse, développer Buffalo au détriment de nos villes et de nos voies fluviales ? Une fois rendu à Buffalo le grain sera expédié de là au littoral par voie ferrée ou par le canal de l'Erié. Il ne nous reviendra plus. Le seul moyen que nous puissions prendre pour le moment pour faire passer les grains du Nord-Ouest par les voies fluviales canadiennes, c'est de construire un élévateur à Port-Colborne qui recevra les chargements des grands bateaux des lacs et qui à son tour fournira des chargements aux bateaux de canal à destination du littoral. De cette manière le grain pourra être transporté plus économiquement aux ports de mer qu'en le transbordant à Buffalo pour de là l'expédier

par les voies des Etats-Unis. Cela est établi d'une manière irréfutable. Le député de Toronto-ouest a déclaré cet après-midi que la période de navigation était si courte, nos canaux se trouvant fermés dès le mois de novembre ou le commencement de décembre, que nous ne pouvions soutenir la concurrence des voies des Etats-Unis. Mais voyez donc ce que fait le gouvernement des Etats-Unis. Bien que le peuple américain ait à sa disposition de nombreux moyens de transport entre Buffalo, New-York et Boston et les divers ports qui servent à l'écoulement de leurs produits, ils n'en ont pas moins voté un crédit de $100,000,000 pour le creusement du canal de l'Erié.

M. HAGGART : C'est l'état de New-York qui a voté ce crédit.

M. GERMAN : Oui, le gouvernement de l'état de New-York a voté un crédit de $100,000,000 pour le creusement du canal de l'Erié, et ce canal est fermé à la navigation deux ou trois semaines avant celui de Welland.

M. BARKER : C'est le gouvernement de l'état qui a voté ce crédit.

M. GERMAN : C'est le gouvernement de l'état de New-York. Je ne comprends pas trop pourquoi l'honorable député insiste tant sur ce point. Je ne vois pas trop quelle différence cela peut faire. C'est le gouvernement de l'état le plus riche de la république des Etats-Unis, et les habitants de cet état qui, j'imagine, doivent savoir à quoi s'en tenir, jugent que cette dépense sera avantageuse pour leur état et le public généralement. A tout événement, c'est ce qu'ils font. Et tout ce que notre gouvernement demande de nous, c'est qu'après avoir dépensé tout cet argent pour l'amélioration de nos voies fluviales, nous placions la clef de voûte du bâtiment, nous fassions ce qui est nécessaire pour compléter le système. Tout ce que le Gouvernement nous demande, c'est de construire un élévateur à Port-Colborne, et c'est ce qui est indispensable, à moins que nous n'aimions mieux entreprendre de creuser le canal de Welland jusqu'à la profondeur de 22 pieds. Mais personne, pour le moment du moins, ne voudrait appuyer une pareille proposition. Personne ne songerait, actuellement, à donner au canal de Welland une profondeur de 22 pieds. Mais que l'élévateur que vous allez construire à Port-Colborne soit de la contenance de 1,000,000 ou de 2,000,000 de boisseaux, il faudra qu'il soit suffisamment grand pour répondre aux besoins. Il est possible de construire un élévateur de 2,000,000 de boisseaux à un tiers meilleur marché qu'on n'en peut construire deux de la contenance de 1,000,000 de boisseaux chacun. Le Gouvernement va donc opérer une économie en construisant un grand élévateur au lieu de deux petits. Et je suis fermement d'avis que dans un avenir rapproché le besoin se fera sentir à Port-Colborne d'un second élévateur de 2,000,000 de boisseaux. Je suis porté à croire que cet état de choses se produirait plus rapidement sous un régime d'initiative privée ; mais je suis satisfait de la ligne de conduite adoptée par le Gouvernement ; car je reste convaincu que ce qu'il se propose de faire va déterminer l'écoulement des produits de notre grand Nord-Ouest par les voies canadiennes aux taux les plus réduits. Et si ce résultat est obtenu, certes personne ne saurait critiquer, critiquer sévèrement du moins, la dépense projetée.

M. HAGGART : Je me réjouis des observations que vient de faire l'honorable député préopinant, car au fond elles appuient la théorie qui, je l'ai toujours prétendu, devrait nous guider dans la construction d'élévateurs. Il affirme que deux compagnies ont offert de construire des élévateurs à cet endroit, mais qu'aucune d'elles ne voulait se charger de l'entreprise à moins d'être assurée de privilèges exclusifs. Mais lorsqu'on a voulu savoir de lui quels étaient ces privilèges exclusifs, on a découvert qu'elles demandaient seulement celui de construire ces élévateurs sur les deux fondations que le Gouvernement est à étudier. Ces compagnies demandaient-elles d'autres droits exclusifs? Aucun. Les seuls droits exclusifs que ces particuliers demandaient avaient trait à l'utilisation des fondations que le Gouvernement est à construire en vue de l'érection d'élévateurs, moyennant une dépense de $20,000 ou de $30,000 chacune. L'honorable député est assez disposé à accepter l'opinion que j'ai exprimé au commencement de la soirée, et je ne doute pas qu'il ne soit persuadé dans son for intérieur que la ligne de conduite suivie par le Gouvernement est mauvaise. Ces compagnies ont offert non seulement de construire des élévateurs, mais aussi de construire des bateaux dans le dessein de mettre à profit les travaux de creusement du port effectués par le Gouvernement. Elles ne demandaient pas d'autre privilège exclusif que celui de construire des élévateurs sur les fondations établies par le Gouvernement. Le port tout entier restait ouvert à tout particulier désireux de construire d'autres élévateurs, mais sur ses propres fondations. Je n'ai pas besoin de dire à mon honorable ami de Welland, car il le comprend trop bien lui-même, qu'un élévateur exploité par des particuliers, qui s'entendraient avec des compagnies de navigation ou qui établiraient une ligne de bateaux sur les Grands lacs, serait beaucoup plus avantageux qu'un élévateur qui serait la propriété de l'Etat. L'initiative individuelle réussit là où l'Etat échoue. Figurez-vous un nombre d'employés du Gouvernement exploitant un élévateur ; peu leur importe qu'il passe un seul boisseau de grain dans cet élévateur dans le cours de l'année. Il en serait bien autrement dans le cas d'une entreprise particulière. Ces gens auraient leurs propres capitaux engagés dans l'affaire, et afin d'en tirer un revenu il leur faudrait s'assurer de moyens de transport et de com-

munication. Ils construiraient de grands bateaux qui transporteraient le grain à Port-Colborne aux taux les plus réduits. Lorsque nous insistons pour savoir ce qui en est, il se trouve qu'il n'y a pas de privilège exclusif, si ce n'est, comme l'a dit le député de Welland, celui d'ériger un élévateur sur des fondations établies par le Gouvernement, parce qu'on pourrait le faire plus économiquement en annexe aux constructions existantes. Quel droit a donc l'Etat de s'engager dans une entreprise qui est du domaine de l'initiative individuelle? Quel droit a-t-il de construire les installations accessoires au transport des grains, lorsque ces installations peuvent être construites par des particuliers? Quiconque a eu à faire avec les entreprises de cette sorte conduites par l'Etat sait qu'elles ne sauraient soutenir la concurrence des entreprises particulières de même nature. Il n'est pas nécessaire que j'aborde cette question maintenant ; il n'est pas nécessaire que je demande au ministre des Chemins de fer et des Canaux, si, à son avis, les chemins de fer de l'Etat peuvent être exploités aussi économiquement que les chemins de fer propriété de particuliers. Ce domaine de l'initiative privée en est un sur lequel l'Etat n'a pas le droit d'empiéter. Quel droit a-t-il de s'ingérer dans l'industrie du magasinage? Aucun. Cette manière de favoriser les industries de cette nature semble être un trait distinctif du présent Gouvernement. L'honorable député trouve à redire parce que le représentant de York-sud (M. Maclean) préconise la main-mise de l'Etat sur les chemins de fer, les réseaux télégraphiques et téléphoniques. Il est certains services d'utilité publique qui peuvent être exercés naturellement par l'Etat ; ainsi le service postal, et comme accessoire les services télégraphiques et téléphoniques. Quant à la question de l'Etat propriétaire des chemins de fer, c'est une question que le peuple canadien pourra être appelé à décider. Mias, même si nous supposons que le Gouvernement soit propriétaire de l'élévateur, ne pourrait-il pas le louer à un particulier qui l'exploiterait en vue du trafic des grains, et imposer au locataire les conditions nécessaires à la sauvegarde de l'intérêt public. Sous le régime de l'initiative individuelle, l'intérêt public est sauvegardé par la concurrence, et il n'y a pas d'industrie dans laquelle la concurrence soit plus vive que dans celle du transport des grains à partir des ports du fond des Grands lacs.

Il existe une commission qui s'occupe de ces questions de transport. Cette commission propose certains travaux, mais le ministre donne deux fois plus qu'on ne demande.

M. EMMERSON : C'est inexact.

M. HAGGART : La commission propose de construire un élévateur d'une capacité de.....

M. EMMERSON : Pas moins d'un million de boisseaux.

M. HAGGART : Et l'honorable ministre conclut que cela veut dire cent millions de boisseaux.

Sir WILLIAM MULOCK: Permettez. Deux millions de boisseaux seulement.

M. HAGGART : Si le ministre se croit justifié de construire un élévateur de deux millions de boisseaux lorsqu'on lui en demande un d'un million seulement, pourquoi ne serait-il pas également justifiable d'en construire un de cent millions de boisseux ? Cette question de transport, M. le président, est une question intéressante, mais il est trop tard ce soir pour la discuter comme elle doit l'être. Mais bien que la question soit vaste, et que les dépenses qu'on fait à Port-Colborne soient considérables, le ministre ne nous a donné aucune raison pour les justifier. L'élévateur coûtera environ $1,000,000 avec les fondations.

M. EMMERSON : J'ai dit qu'il coûterait $1,000,000 avec les fondations.

M. HAGGART : Le creusage du chenal depuis l'entrée des écluses jusqu'à Port-Colborne coûtera entre $500,000 ou $600,000 de plus.

M. EMMERSON : C'est un travail qu'il faudrait faire quand même.

M. HAGGART : Vous ne pouvez pas séparer l'élévateur des autres améliorations. Tout se tient. Le creusage à Port-Colborne et la construction d'un deuxième brise-lames, à part celui qui est déjà en voie de construction, coûteront environ $2,500,000, de sorte que vous arrivez à une dépense d'au moins $4,000,000. Le Gouvernement ne doit donc pas se plaindre si nous exigeons les renseignements les plus complets à propos de ces travaux. Nous n'avons pas réussi à obtenir du ministre le moindre aperçu des avantages que le Canada va retirer des améliorations qu'on fait à ce port. On nous demande de voter l'argent à l'aveugle. J'ai demandé au ministre de nous dire quel nouveau trafic il espérait apporter à ce port. Nous ne pouvons pas espérer de tourner le trafic des ports américains excepté ceux de la Nouvelle-Angleterre. Le seul trafic que nous pouvons espérer avoir est celui qui se fait entre les ports américains et ceux d'Europe. Le ministre devrait pouvoir nous dire quel est le chiffre de ce commerce, et quelle part nous pouvons espérer en prendre. On ne nous a seulement pas fait connaître quels seront les tarifs de l'élévateur. Les commissaires proposent, je crois, un tarif à peine suffisant pour payer les dépenses. Si les revenus couvrent le cinquième des dépenses ce sera plus que ne rapportent les autres propriétés publiques administrées par l'Etat.

Sir WILLIAM MULOCK : L'opposition persistante de l'ancien ministre des Chemins de fer et des Canaux à cette œuvre éminemment utile me surprend. Il a été plusieurs années à la tête du ministère des

Chemins de fer et des Canaux et a contribué pour une bonne part à déterminer la politique d'amélioration du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent que l'on met aujourd'hui à exécution. Pourquoi proposait-il d'améliorer ces canaux ? Voulait-il simplement en faire un ornement et avoir le plaisir de dépenser l'argent du public ? Ce ne peut être pour cela, et il devait espérer que les travaux une fois achevés seraient utiles au pays. Or, ces travaux ont été faits, mais il reste encore à creuser à l'embouchure de ce canal d'où doit venir le commerce qui doit alimenter les canaux jusqu'à Montréal et faire de ce port véritablement le port du Canada. Le Gouvernement précédent n'a jamais voulu faire creuser à Port-Colborne et il était absolument impossible aux vaisseaux d'atteindre l'entrée du canal. L'exministre dit que parce qu'il y a là un brise-glaces et un port où il n'y aura pas de monopole, que le port sera libre pour tout le monde, et qu'il n'y aura pas de danger de monopole, même si nous donnons à une compagnie le privilège de construire un élévateur sur le quai du gouvernement. Personne ne prétend que les propriétaires de l'élévateur auraient par le fait le monopole du port ; mais d'après la nature du projet et des travaux, si une compagnie particulière était propriétaire de l'élévateur.....

M. HAGGART : L'honorable député de Welland (M. German) a dit que cette compagnie deviendrait maîtresse du port.

Sir WILLIAM MULOCK : Pas du tout ; personne n'a jamais parlé de cela. Vaudrait autant dire qu'elle aurait le monopole du lac ; ce n'est pas ce que l'on a prétendu, mais la compagnie propriétaire de l'élévateur serait maîtresse du trafic. Prenez pour exemple le Grand-Tronc entre Montréal et Toronto ; on pourrait construire plusieurs autres chemins de fer dans le pays qu'il traverse, mais cela aurait été une dépense inutile, et le Grand-Tronc jouit virtuellement d'un monopole du trafic du pays qu'il traverse. Il est vrai que nous avons essayé par des lois, tous les gouvernements ont essayé à réglementer les rapports des chemins de fer avec le public, mais jusqu'à ce jour, le Pacifique n'a guère réussi dans ses efforts. On a beau dire que d'autres compagnies ont le droit de construire des chemins de fer à côté du Grand-Tronc, les capitalistes ne veulent pas y risquer leurs capitaux, et le Grand-Tronc jouit réellement d'un monopole. Si le Gouvernement est propriétaire de l'élévateur, son intérêt sera d'encourager le trafic à prendre cette route. Pour cela il fixera les tarifs de l'élévateur au plus bas chiffre possible, et de cette façon favorisera les cultivateurs du Nord-Ouest en leur permettant d'expédier leur grain à meilleur marché par eau, au lieu de les obliger de l'expédier par chemin de fer. Nous voulons offrir une nouvelle route à l'expédition du grain de l'ouest, et si tout en faisant cela nous pouvons obtenir une part du trafic américain, tant mieux. Ce grain descendra par les canaux du Saint-Laurent jusqu'aux ports canadiens dont il alimentera le commerce maritime. Mais par son action mon honorable ami fermerait virtuellement le canal Welland. Il en a laissé l'entrée non protégée contre les vagues du lac ; il l'a laissée dans un état tel qu'il était impossible à des navires chargés, tirant 19 et 20 pieds d'eau d'approcher de Port-Colborne. Il n'y avait que quatorze pieds d'eau. Comment des navires modernes, portant de gros chargements de grain, pouvaient-ils arriver au canal Welland dans 14 pieds d'eau seulement ? Le ministre a donc trompé l'attente des expéditeurs, car il avait laissé le canal inachevé. Il n'a jamais dû entrer dans l'esprit des ingénieurs qui ont tracé les plans du canal qu'on ne construirait pas un brise-lames à l'entrée, et des quais et autres ouvrages nécessaires au transbordement de leurs cargaisons.

Mon honorable ami se plaint aujourd'hui parce que nous avons creusé le port de façon à permettre aux navires d'approcher du canal. Dans quel but a-t-on construit ce canal ?

Devait-il être aussi utile que le canal de la Tay ? Qu'est devenue cette entreprise ? Mon honorable ami veut-il que le canal Welland ait le même sort ? On me permettra ici de lire un paragraphe d'un journal qui vient de me tomber sous les yeux et qui fait voir quels seraient les résultats de la politique préconisée par l'honorable député de Lanark (M. Haggart). Dans l'opinion de mon honorable ami, le canal de la Tay était une entreprise justifiable, une sage dépense de l'argent public ; lui qui, maintenant qu'il est dans l'opposition, est si économe, a fait construire ce canal qui n'a donné, je crois, depuis sa construction, passage qu'à des yatchs, chaloupes et canots. Si nous adoptions la politique de l'honorable député, le canal Welland aurait le même sort que le canal de la Tay. Je veux lire un extrait du "Globe", du 17 février. L'article est intitulé : "Approfondissement du canal de la Tay." C'est le prototype du canal Welland, et le sort du canal de la Tay arrivera certainement au canal Welland. Je reconnais sa politique dans cet item :

> Smith-Falls, 16 février.—Les citoyens de Perth présenteront au gouvernement fédéral une pétition dans laquelle ils demanderont que le canal de la Tay soit approfondi. Depuis quelque temps les bords du canal ont glissé et causé un rétrécissement du chenal à environ la moitié de ce qu'il était auparavant. La navigation est presque impossible depuis qu'on a laissé le canal s'emplir de boue et d'herbes qui sont charroyées par les inondations du printemps, mais si on le creusait, on remédierait au mal dans une grande mesure.

Ce ne sont pas les inondations qui ont fait pousser les herbes dans le canal, mais la tranquilité des eaux qui n'ont pas été troublées par le trafic. Le canal de la Tay

est devenu un champ de pâturage. Mon honorable ami veut-il que le canal Welland et les autres canaux du Saint-Laurent qui ont coûté $60,000,000 au pays aient le même sort. La construction de ces canaux a été décidée avant la Confédération. Il n'y a pas eu de désaccord entre les partis, lorsqu'il s'est agi plus tard de les terminer et de les améliorer dans le but d'acheminer nos produits par la route maritime la moins coûteuse jusqu'aux marchés du monde. Cette politique a été approuvée par toutes les classes de la société au Canada. Toutes les administrations qui se sont succédées sur les banquettes du trésor depuis la confédération ont continué la construction des canaux, mais quelle qu'en ait été la cause, les travaux ont marché lentement. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi le gouvernement précédent a été si lent. J'ai une opinion, mais elle n'est peut-être pas juste; je crois que l'hésitation du dernier gouvernement à achever nos canaux et à leur donner l'outillage nécessaire était en grande partie causée par l'influence des compagnies de chemins de fer. Je puis me tromper. Mais si ce n'était pas l'influence des chemins de fer, c'était l'apathie du gouvernement qui ne comprenait pas l'importance pour le Canada d'achever promptement ces canaux. Dans un cas comme dans l'autre on a négligé les intérêts du public, et maintenant que nos canaux ont tous une profondeur de 14 pieds, mon honorable ami nous dit ce soir qu'il faudrait laisser a l'entreprise privée le soin de construire des élévateurs et des brise-lames.

Un député : Il n'a pas parlé de brise-lames.

Sir WILLIAM MULOCK : Il a prononcé le mot. Peut-être lui a-t-il échappé. Je n'insisterai pas, mais il a certainement parlé de brise-lames, et dit que la construction de brise-lames et d'élévateurs devait être laissée à l'entreprise privée.

M. HAGGART : Pas les brise-lames.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est ce que l'honorable député a dit.....

M. HAGGART : Je parlais d'autre chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député n'a pas voulu dire cela, j'accepte son explication. J'admets sans hésitation que dans le cours ordinaire des choses la construction d'élévateurs devrait être laissée à l'entreprise privée, mais nous avons ici un cas exceptionnel. Il n'y a qu'un canal Welland au Canada et c'est le devoir de l'Etat d'avoir la haute main sur le trafic de ce canal afin de ne pas laisser à une compagnie ou association particulière pouvoir d'y mettre des embarras. Je ne crois pas, et j'aurai certainement l'opinion publique de mon côté, que les particuliers auxquels nous permettrions de s'emparer de tous les quais et d'y ériger des élévateurs, seraient assez soucieux de l'intérêt public pour développer le trafic du canal Welland, et comme je l'ai dit auparavant, une compagnie propriétaire d'un élévateur trouverait profit à mettre des embarras au passage du grain dans le canal ; la conséquence serait que ce trafic cesserait. Mais ce serait tout le contraire avec le gouvernement. Son intérêt serait d'y faire passer beaucoup de grain, d'abaisser les tarifs de l'élévateur autant que possible. Les particuliers ne pouvant emprunter l'argent nécessaire à la construction de ces élévateurs a un taux aussi bas que l'Etat peut le faire, devront nécessairement établir des tarifs plus élevés afin de pouvoir payer des dividendes. L'intérêt du Gouvernement étant de développer le trafic et non pas de faire de l'argent, celui-ci établira naturellement les tarifs les plus bas possibles afin d'encourager le trafic. Ainsi que mon honorable ami l'a dit lui-même, la moindre réduction dans le coût du transport engage le trafic à prendre une route plutôt qu'une autre, et une différence d'une fraction de cent en moins par boisseau aura conséquemment cet effet. La réduction dans les tarifs que cet élévateur pourra offrir, et la plus grande rapidité qu'il permettra dans les transbordements auront nécessairement l'effet d'amener plus de trafic dans ce canal ; non seulement nous transporterons notre propre grain, mais aussi celui des Etats-Unis. Je ne puis donc m'expliquer comment l'opposition cherche toujours à trouver à redire aux améliorations que nous faisons à Port-Colborne. Elle se laisse guider par les faux arguments de l'honorable député de Lanark sans les examiner. L'honorable député se plaint par exemple que nous érigeons un élévateur de deux millions de boisseaux au lieu d'un million seulement. Il y a deux excellentes raisons pour cela. Un élévateur d'un million de boisseaux ne contiendra que la cargaison de quatre navires de 250,000 boisseaux chacun. Or, à l'automne un grand nombre de navires de cette capacité et d'une capacité plus grande descendent les lacs chargés de grain, et les expéditeurs seront plus encouragés à les diriger sur Port-Colborne si on peut leur offrir un élévateur de deux millions de boisseaux qu'un de un million seulement.

Il en coûte moins cher par boisseau pour construire un élévateur de deux millions de boisseaux que d'un million. Vous économisez 20 p. 100. Un élévateur de deux millions de boisseaux à quarante cents par boisseau coûtera $800,000. Nous avons dépensé presque cette somme sur le canal de la Tay. N'aurait-il pas été beaucoup mieux de construire un autre élévateur d'un million de boisseaux, si nous voulions être réellement économes, au lieu de dépenser cette somme qui, avec les intérêts, s'élève à environ un million, à creuser un canal ou l'herbe pousse aujourd'hui.

M. SPROULE : L'honorable ministre doit se tromper quelque part dans ses calculs ; il nous a dit que l'élévateur coûterait $1,200,000, ce qui ferait plus que cinquante cents le boisseau.

Sir WILLIAM MULOCK : Je parle de l'élévateur seul. Il y a d'autres ouvrages à faire à part cela.

M. HENDERSON : Je croyais que vous parliez du canal de la Tay.

Sir WILIAM MULOCK : Je parle des deux.

M. HAGGART : Il convient peut-être, après les remarques que vient de faire l'honorable ministre (sir William Mulock) que je donne quelques mots de réponse. Je critiquais bien modérément la construction d'un élévateur à Port-Colborne à l'entrée du canal Welland. Je demandais des explications, et l'honorable ministre dit que je me suis opposé à la construction d'un élévateur de deux millions de boisseux, lorsque je ne faisais que commenter le rapport de la commission qui propose que l'élévateur ait une capacité d'un million de boisseaux.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est pas exact ; les commissaires ont dit : d'au moins un million.

M. HAGGART : L'honorable ministre est allé plus loin et il a dit : Pourquoi l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux n'a-t-il pas donné plus de profondeur au canal Welland et aux autres canaux du Saint-Laurent afin d'amener l'immense trafic du Nord-Ouest au port de Montréal? C'est le cabinet Mackenzie qui a eu l'idée de construire le canal Welland et l'a fait construire. Quelle nécessité y a-t-il d'avoir une entrée de 22 pieds pour un canal de 14 pieds. Les navires peuvent se rendre jusqu'au point où il y a 22 pieds de profondeur, et à cet endroit transborder leur cargaison sur les bateaux plus petits qui doivent entrer dans le canal. L'honorable ministre dit qu'il ne comprend pas la politique suivie par l'ancien gouvernement ; qu'il ne s'explique pas pourquoi nous n'avons pas poussé activement l'achèvement du canal Welland et des canaux du Saint-Laurent. Mais l'administration actuelle peut-elle nous montrer qu'elle a adjugé, depuis qu'elle est au pouvoir, une seule entreprise pour l'achèvement des canaux. C'est l'administration précédente qui les a toutes adjugées.

Sir WILLIAM MULOCK : Il ne s'agit pas de savoir si lorsque nous sommes arrivés au pouvoir les entreprises étaient adjugées ou non, mais il faut considérer ce que nous avons fait pour les entrepreneurs. Un jour —je crois que c'était devant le comité des comptes publics—on demandait pourquoi l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux de l'ancien gouvernement, qui était l'honorable député (M. Haggart) lui-même, si je ne me trompe, on n'exécutait pas ces travaux plus vite, et on nous fit réponse que sur les instances du ministre des Finances d'alors, l'honorable député de Torontonord aujourd'hui (M. Foster) le gouvernement voulait retarder l'achèvement de ces travaux, et permettre aux entrepreneurs de ne pas les faire dans le temps spécifié par les contrats.

M. HAGGART : Il n'y avait que quelques parties des canaux du Saint-Laurent qui n'étaient pas achevées, et leur achèvement avait été tout donné à l'entreprise. Le seul ouvrage d'un peu d'importance à exécuter, était celui du canal des Galops qui a été confié à M. Davis. Il y avait plusieurs années déjà que le canal Welland était achevé, et le présent Gouvernement n'a pas fait autre chose pour ce canal que d'en creuser les abords. Les travaux à faire à tous les canaux, le canal Welland et ceux du Saint-Laurent, avaient été adjugés par l'ancien gouvernement, et si ces travaux ont été de quelque utilité, on doit l'en remercier. Il n'est pas vrai, comme l'honorable ministre l'a dit, que les travaux ont été retardés sur une partie des canaux pendant près de six mois. Ils n'ont pas été retardés. Nous avons adjugé la construction du canal, et nous avons accordé à l'entrepreneur la liberté d'aller vite ou doucement dans ses travaux, et cela, comme l'a dit l'honorable ministre, à la demande de l'honorable ministre des Finances d'alors, parce que le trésor du pays n'était pas dans un état aussi prospère qu'il l'est aujourd'hui. Puis pour couronner le tout, l'honorable ministre vient nous parler du désir le l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux de mettre le canal Welland dans le même état que le canal de la Tay, son ouvrage favori qu'il a entrepris et achevé. Mais l'honorable ministre ne sait-il pas que le canal de la Tay a été construit avant que lui et moi fussent nés ; que ce canal a été creusé en vertu d'un acte du Parlement voté en 1831, je crois, et que l'on naviguait dans le canal en 1834.

Sir WILLIAM MULOCK : Pourquoi alors l'ex-gouvernement y a-t-il dépensé un demi-million de dollars ?

M. HAGGART : Par sa charte la compagnie avait le droit de construire le canal de la Tay, mais le gouvernement impérial qui a construit le canal Rideau avait le droit d'en prendre possession en tout temps. Lorsque la construction en fut terminée le gouvernement s'en empara sans donner un seul sou à ceux qui y avaient placé leurs capitaux. Le gouvernement entreprit ensuite de creuser le canal à la même profondeur que le canal Rideau. L'honorable ministre et ses amis ont-ils trouvé à redire à cela ? La dépense a été faite dans le comté de Lanark, que je représente, et ce fut la principale objection que l'on fit. On ne critique pas autant les dépenses considérables que l'on fait dans d'autres parties plus favorisées du pays. Certains comtés ont eu seize ou dix-huit crédits dans une année pour travaux publics, que l'on prétend être nécessaires au bon gouvernement du pays. L'honorable ministre doit se rappeler que je ne faisais pas partie du cabinet lorsque l'on a

voté la somme nécessaire à l'agrandissement du canal de la Tay. J'ai approuvé la dépense que l'on proposait de faire et les amis de l'honorable ministre l'ont approuvée aussi. Personne n'a critiqué tant que j'ai été simple député, mais du moment que je devins ministre on s'est servi de ce prétexte pour attaquer le gouvernement. Ce canal a bien servi à l'honorable directeur général des Postes et à ses amis dans toutes les parties du pays. Ils ont donné comme exemple de l'extravagance du gouvernement d'alors, la dépense énorme et inique que nécessitait la construction de ce canal. Mais personne n'a osé porter d'accusation en ma présence. Le premier qui a osé m'attaquer est l'honorable ministre lorsqu'il a lu une dépêche au " Globe " disant que la ville de Perth demandait au gouvernement de faire enlever certaines obstructions dans le canal de la Tay.

Sir WILLIAM MULOCK : Les herbes.

M. HAGGART : Si c'était dans le comté d'York ou dans certains comtés des Provinces maritimes que je pourrais nommer, le Gouvernement se hâterait d'y envoyer une drague, peu importe le prix que cela coûterait, $15,000, $50,000 ou n'importe quelle autre somme, surtout si la demande avait été faite dans les mois de septembre, octobre ou novembre derniers. L'argent que l'on a dépensé pour ces travaux a rapporté des bénéfices ainsi que tous les habitants de ce district le savent. Comme l'a dit l'honorable député de Welland (M. German), on ne peut pas calculer les bénéfices directs que donnent les transports par canaux. Les villes qui sont sur les bords d'un canal ont les mêmes avantages que les villes situées sur les bords du Saint-Laurent. Elles sont en mesure de faire diminuer les taux de transport par les compagnies de chemin de fer, ce qui leur serait impossible si elles n'étaient desservies par une voie de navigation. La somme que la ville de Perth économise de cette façon tous les ans est suffisante pour payer l'intérêt sur le coût des travaux que l'Etat a faits pour terminer le canal. L'honorable ministre peut-il en dire autant des autres dépenses que fait le ministère dont il est un des membres ? Pense-t-il que la dépense qu'il propose de faire pour construire cet élévateur rapportera jamais directement ou indirectement un bénéfice au pays ? Est-il possible que le public soit assez aveugle pour ne pas voir qu'une entreprise de ce genre ne peut pas être administrée aussi avantageusement par l'Etat que par des particuliers ? Peut-on s'attendre qu'un gouvernement fasse le commerce de transport, qui appartient aux compagnies de navigation, aussi économiquement que le feraient des particuliers ? Si ce n'est pas possible, le Gouvernement n'est pas justifiable de se lancer dans cette entreprise, qui ne tombe pas du reste dans la catégorie des services d'utilité publique, et qui doit être laissée entièrement aux particuliers. J'ai dit ce que j'avais à dire, et je laisserai voter le crédit.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami persiste à affirmer que les élévateurs sont du domaine de l'entreprise individuelle, mais règle générale les élévateurs sont reliés avec les chemins de fer ou les canaux. L'honorable député lui-même, lorsqu'il était ministre, a fait construire deux élévateurs, un à Saint-Jean, l'autre à Halifax.

M. HAGGART : Etes-vous bien certain que j'ai fait construire ces élévateurs

Sir WILLIAM MULOCK : Si ce n'est pas l'honorable député c'est le gouvernement dont il était membre.

M. HAGGART : Mais l'honorable directeur général des Postes a dit que lorsque j'étais ministre des Chemins de fer et des Canaux j'ai autorisé la construction de ces élévateurs.

Sir WILLIAM MULOCK : Peu importe que l'honorable député fût ministre ou simple partisan du ministère. Le point principal est que l'ex-gouvernement tory, que l'honorable député appuyait et dont il a été membre pendant quelque temps, a érigé ces deux élévateurs pour servir à l'Intercolonial.

M. HAGGART : J'ai dit cela dans mon discours.

Sir WILLIAM MULOCK : Si les élévateurs doivent être laissés à l'entreprise individuelle pourquoi l'ancien gouvernement a-t-il construit ces deux-là ? J'espère que l'élévateur que nous allons ériger à Port-Colborne rendra plus de services que celui qu'on a érigé à Halifax.

M. HAGGART : Ou que celui que vous avez mis à Québec.

Sir WILLIAM MULOCK : Bien que l'élévateur d'Halifax soit là depuis plusieurs années, je ne crois pas me tromper en disant qu'on y a jamais mis un boisseau de grain. Cette allégation n'est peut-être pas vraie à la lettre, mais elle l'est en substance. Je ne crois pas qu'il ait jamais passé un boisseau de grain dans cet élévateur.

M. EMMERSON : Il aurait pu en passer plus.

M. HAGGART : J'ai entendu dire que l'élévateur avait été incendié et que vous le reconstruisiez.

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, nous le reconstruisons. Nous espérons que les améliorations que nous faisons au chemin de fer Intercolonial et le grain qui maintenant va prendre la route du Saint-Laurent apporteront du trafic à cet élévateur lorsque la navigation sera fermée. Mais mon honorable ami qui a dépensé l'argent du public à construire deux élévateurs, blâme le Gouvernement actuel parce que nous en construisons un nous aussi. Il est regrettable

que ses actes et ses paroles ne concordent pas.

M. OSLER : Je crois que nous avons le droit de discuter ce crédit dans tous ses détails et que l'on ne peut pas nous accuser pour cela de nous opposer à l'amélioration de nos voies de transport. Je rappellerai à la Chambre qu'il y a deux ou trois ans le Gouvernement a annoncé au Parlement à grand son de trompettes la création d'une commission des transports qui devait s'occuper de toutes les questions de transport dans le pays. La commission a passé par plusieurs phases et a eu différents présidents. A la session dernière, je crois, la Chambre a ppris que la commission avait préparé un rapport à propos du limon que la rivière le Don charroyait à Toronto; c'est tout ce que la commission avait fait jusqu'à ce temps-là. La commission existe encore et elle a fait un rapport, un très maigre rapport, sur cette question. Aujourd'hui le Gouvernement dépense beaucoup d'argent à faire des études de terrain en vue de la construction d'un canal qui, si on le construit, ôtera toute utilité au canal Welland. Je veux parler du canal de la baie Georgienne et de la rivière des Français, et je défie n'importe quel ministre de nier que si ce canal réussit, l'utilité du canal Welland aura cessé et nous y aurons dépensé inutilement tout cet argent. L'honorable premier ministre nous a dit à la session dernière que lorsqu'un des membres de son cabinet avait proposé d'acquérir le chemin de fer Canada-Atlantique, il s'y était opposé, parce que lorsqu'il est allé visiter Depot-Harbour sur la baie Georgienne, il s'est convaincu immédiatement que si l'Etat acquérait le chemin de fer il lui faudrait en même temps construire des élévateurs, acheter et faire naviguer une flotte, enfin faire concurrence aux particuliers dans le transport des grains. Telle a été la raison donnée par le premier ministre de son refus d'acheter le Canada-Atlantique comme prolongement de l'Intercolonial. Encore une fois je ne m'oppose pas à aucune dépense dont le but sera de donner plus de facilités au transport du grain du Nord-Ouest jusqu'à la mer, mais je dis que nous n'avons pas assez de renseignements devant nous, pour nous justifier de dépenser des millions de dollars en construction d'élévateurs à ce port.

Sir WILLIAM MULOCK : Cet élévateur ne coûtera pas un million de dollars.

M. OSLER : Non, mais vous allez dépenser $4,000,000, peut-être plus, de l'argent du pays en élévateurs et autres travaux qui nécessitent la construction d'élévateurs publics ou particuliers.

Sir WILLIAM MULOCK : Puis-je demander à l'honorable député à quelle partie des ouvrages qui se font à Port-Colborne il s'oppose. Ces travaux consistent dans la construction d'un élévateur et d'un brise-lames, dans l'approfondissement du port et l'érection de piliers. S'oppose-t-il à tous ces travaux ?

M. OSLER : Quand cette question est venue en discussion il y a deux ans, lorsque M. Tarte était ministre des Travaux publics, je me suis opposé énergiquement à la dépense énorme que l'on se proposait de faire à Port-Colborne, parce que nous n'avions pas assez de données pour nous permettre de juger si cette dépense allait être profitable ou non.

député s'oppose-t-il à la construction du brise-lames?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable M. OSLER : Je m'oppose à ce qu'on vote $4,000,000 au Gouvernement, somme qu'il avoue maintenant être nécessaire sans qu'il fournisse à la Chambre des renseignements sur lesquels nous puissions nous guider pour juger si cette dépense est justifiable. Je dis que le cabinet s'est dépossédé de ses pouvoirs lorsqu'il a nommé une commission des moyens de transport, et qu'il a déclaré à la Chambre qu'il prendrait les avis de cette commission lorsqu'il s'agirait d'améliorer les voies de transport du grain entre l'Ouest et l'Est. Tel était le projet du Gouvernement, mais non pas le projet de cette Chambre ou des anciens ministères conservateurs. Le Gouvernement s'est engagé à prendre conseil de la commission qu'il a créée lui-même, mais il n'a pas tenu parole, et il a ignoré l'existence de la commission. Dans ces circonstances nous avons parfaitement le droit de critiquer sévèrement toute grande dépense que l'on propose de faire relativement à la question des transports. Tant que les ministres agiront sans prendre avis de cette commission sur tout projet se rapportant à l'amélioration de nos voies de transport, nous aurons le devoir d'être dans nos critiques.

M. LENNOX : J'ai écouté bien attentivement pendant plusieurs heures la discussion qui s'est faite sur ce sujet, afin de découvrir si le ministre qui est chargé de cette question pouvait donner une explication raisonnable de cette forte dépense. Mais ce qui m'engage surtout à prendre la parole, c'est l'attitude du directeur général des Postes. Il est amusant de voir ce ministre converti à l'idée d'améliorer et utiliser nos voies fluviales. Cela montre qu'il a fini, bien qu'il lui ait fallu du temps, par comprendre jusqu'à un certain point que le parti conservateur avait adopté depuis des années la meilleure politique au sujet de transports, mais ce serait encore plus satisfaisant, si le cabinet avant de soumettre une proposition de cette nature à la Chambre, obtenait un rapport de la commission des transports qu'il a créée dans le but même de faire une étude de ces questions. Mais l'honorable directeur général des Postes nous dit que cette proposition est unique. Nul doute qu'elle l'est ; elle est unique et singulière surtout à cause de la manière que le ministre des

Chemins de fer et et des Canaux l'a soumise à la Chambre. Cet honorable ministre n'a certainement pas été sincère dans ses déclarations au comité. Il nous a dit d'abord que la commission demandait un élévateur de deux millions de boisseaux, et maintenant nous découvrons que ce n'est plus qu'un million.

M. EMMERSON : Pas moins d'un million.

M. LENNOX: Elle est unique sous un autre rapport, parce que le Gouvernement, par la bouche de l'honorable premier ministre en a formellement condamné le principe. Nous nous rappelons tous la déclaration dramatique que l'honorable premier ministre a faite, lorsqu'il a soumis à cette Chambre le projet du transcontinental, et qu'il nous a raconté cette circonstance mémorable lorsque debout sur les bords de la baie Georgienne en compagnie de M. Booth, il a éprouvé la conviction que le régime de la propriété des chemins de fer par l'Etat n'était pas dans les intérêts du pays, parce qu'entre autres choses un gouvernement ne pouvait pas se mettre à exploiter les élévateurs. Mais un changement s'est évidemment produit dans l'esprit des ministres et le directeur général des Postes en particulier a complètement changé d'avis.

Il y a quelque temps, la presse libérale annonçait, à son de trompe, que le directeur général des Postes avait virtuellement réussi à réaliser le parachèvement du canal de la vallée de la Trent, et que s'il ne saurait réclamer la paternité du projet, du moins, en allant ouvrir une écluse, avait-il, dans une large mesure, réussi à achever cette œuvre importante. Depuis, il a dirigé son attention vers d'autres projets se rattachant à notre domaine fluvial. A la veille des élections, il eut des pourparlers avec quelques-uns de ses anciens commettants des townships de Gwillimburg et de Bradford et quelques-uns de ses électeurs du comté d'York-nord, qui lui demandèrent de les doter d'un quai ; or, advenant que ce quai fût construit sur la rivière Holland, il serait, comme de raison, placé du côté du village de Bradford. Le quai fut construit et terminé peu avant les élections, mais pas assez tôt pour qu'on pût en solder les frais avant l'époque des élections. Le quai fut placé dans le comté que représente le ministre, loin du village de Bradford, il est vrai ; et si ce village n'a pas été doté de ce service, cela tient à ce que, par suite du remaniement de la carte électorale, il avait été distrait de ce comté. Le ministre plaça donc ce quai de son propre côté de la frontière ; il acheta d'un de ses partisans l'emplacement du quai, et il lui confia la construction de ces travaux, soldés à même les deniers de l'Etat. Mais le ministre ne s'est pas contenté de cette incursion dans le domaine fluvial. En réalité, au cours de ces derniers mois, il semble avoir voulu attacher son nom d'une façon éclatante à notre réseau de voies navigables. A la veille même des élections, sentant le terrain lui glisser sous les pieds dans son collège électoral d'York-nord, il convoque en conciliabule un groupe de ses partisans et leur fait un magnifique exposé de ses projets d'amélioration de notre réseau fluvial. Que leur propose-t-il ? Rien moins que le prolongement du canal de la vallée de la Trent, projet que ces messieurs de la droite vouaient jadis aux gémonies.

Et dans quelle direction veut-il pousser ce prolongement ? Vers son propre comté. Force lui sera bien d'entâmer des négociations avec la compagnie du Grand-Tronc, pour prolonger ce canal au delà du pont de Bradford ; mais il lui sera facile ne s'entendre avec cette compagnie, qui est actuellement l'âme damnée du Gouvernement. C'est donc vers la ville de Newmarket et le village de Schomberg qu'il veut pousser le prolongement du canal. Le Gouvernement, s'est-il écrié cet après-midi, est un cabinet de progrès, un gouvernement bien moderne ; il sait tenir compte des signes des temps, et il a le sens des affaires. A coup sûr, le ministre des Postes a fait preuve d'un savoir-faire peu ordinaire, en inaugurant, à la veille même des élections générales, ce projet dans son propre comté. Citons quelques lignes d'un article paru dans le " Witness " de Bradford, un journal qui est entièrement voué aux intérêts du ministre, mais qui est publié dans le comté qu'il représentait autrefois. Cet article porte la date du 9 février et est intitulé : " Le prolongement du canal de la vallée de la Trent."

Nos lecteurs se rappellent qu'en septembre dernier, à Newmarket, à une assemblée convoquée dans ce but, on a mis à l'étude la question de savoir s'il serait utile de prendre des mesures pour approfondir la branche est de la rivière Holland, par voie de Holland Landing, Newmarket et Aurora, et celui de la branche ouest jusqu'à Schomberg et cela, afin de permettre l'utilisation de ces cours d'eau pour les besoins du commerce, en raccordement avec le réseau de canaux de la vallée de la Trent, qui sera bientôt prolongé jusqu'au lac Simcoe. Sir William Mulock, l'honorable E. J. Davis——

Si ce gentleman a la mémoire courte, il n'a pas oublié de faire acte de présence, ce jour-là.

——Le maire Kane, de Newmarket——

Encore un zélé partisan du ministre.

——le maire Daville, d'Aurora, appuyèrent le projet——

" Projet " c'est bien le mot.

——et il a été nommé un nombreux comité chargé de pousser l'entreprise.

M. SAM. HUGHES : Le directeur général des Postes (sir William Mulock) était-il présent à cette assemblée ?

M. LENNOX: C'est le ministre qui s'est fait le principal porte-parole, l'interprète de ce projet destiné à imprimer un si vif essor aux intérêts et à la prospérité du Canada, et cela par la voie de son propre comité et

par l'entremise de ses propres partisans. Le ministre (sir William Mulock) semble avoir été le lion du jour. à cette assemblée ; et du reste, la chose est toute naturelle.

Depuis que ce conciliabule a eu lieu, les ingénieurs du gouvernement ont fait de soigneuses études topographiques du territoire——

Il faudrait, en effet, bien soigner ces études, si leurs conclusions favorisent l'établissement de ce canal.

——et bien qu'on n'ait pas encore dressé de rapport officiel, il semble assez bien attendu que les ingénieurs se prononceront dans un sens favorable au projet.

Quelles sont les conclusions de ce rapport ? Voilà une conclusion qui intéressera vivement les contribuables du pays et ceux qui connaissent ce territoire ; mais surtout intéressera-t-elle les citoyens d'York-nord qui, après tout, ne sont pas aussi gobeurs qu'on le prétend, ainsi que les citoyens de Gwillimbury-ouest et de Bradford, les anciens commettants du ministre. Je mets le ministre au défi de prouver aux membres de ce comité qu'il s'agisse ici d'autre chose qu'un simple "projet", une annonce jetée aux électeurs d'York-nord, dans le but de concilier au ministre leur appui, au cours de cette élection, bref, une tentative de capter la faveur populaire, en mettant en campagne, à l'époque de l'élection, un groupe d'arpenteurs-géomètres, afin de créer dans l'esprit des électeurs l'impression que cette entreprise aboutirait réellement. A Simcoe-sud, dans mon propre collège électoral, dans le canton de Gwillimbury-ouest, circulait la rumeur que ces explorateurs allaient incontinent se mettre à l'œuvre ; que ces travaux se prolongeraient vers Aurora, Schomberg, Holland et Newmarket ; de fait, le moindre hameau du comté du ministre figurait dans la liste. Puis, ajoutait-on, ce prolongement terminé, il faudra songer à en faire bénéficier également Simcoe-sud, en pratiquant une tranchée partant du coude de la rivière jusqu'à la gare du chemin de fer à Bradford. Mon collègue (M. Barker), connaît la contrée ; il est renseigné sur la question et, il le sait, jamais encore député n'a joué ici comédie comparable à celle dont notre distingué directeur général des Postes a gratifié le pays, en inaugurant ce projet à la veille d'une élection, en déclarant aux populations d'York-nord qu'il s'agissait d'une grande entreprise et qu'il était décidé à en demander l'adoption au Parlement.

Sir WILLIAM MULOCK : Ce n'est guère l'heure de débattre un projet qui n'est pas encore devant le Parlement. La question dont nous sommes saisis se rattache aux travaux de Port-Colborne. Je tiens, toutefois, à faire observer à l'honorable député (M. Lennox) qu'il sera bientôt amplement en lieu de se renseigner plus à fond au sujet du projet sur lequel il vient de discourir.

Mardi prochain une très importante délégation de cette partie du pays doit se rendre auprès du cabinet, dans le but de lui faire l'exposé des raisons militant en faveur de ce projet et celui des besoins du district en question. J'invite ici même l'honorable député à accompagner ces délégués. Peut-être, lorsqu'il aura entendu l'exposé de leurs arguments, se rangera-t-il à leur avis et demeurera-t-il convaincu que c'est une louable entreprise, digne de tout notre appui. L'intime connaissance que j'ai du district et des conditions locales m'autorise à dire que je donne tout mon appui à ce projet. Pareille entreprise me paraît absolument louable et j'espère que l'avenir en verra la réalisation.

M. BARKER : Mon honorable collègue (M. Lennox) acceptera, j'espère, l'invitation du ministre.

M. LENNOX : Certainement.

M. BARKER : Le ministre lui-même, j'espère, fera aussi acte de présence et plaidera la cause dont il se fait l'avocat ici aujourd'hui.

Il est, sans doute, mieux renseigné que tout autre député ou tout autre citoyen de la contrée en question, sur les avantages que peut offrir le canal qui a été l'objet de certaines études topographiques et qui est en discussion. Le ministre possède des propriétés importantes dans le voisinage immédiat du canal projeté et, à ce titre, il doit être bien renseigné sur la situation. Qu'il suive donc lui-même l'avis qu'il vient de donner à mon collègue, le député de Simcoe-sud ; qu'il fasse acte de présence et exprime sa pensée au cours de l'entrevue en question.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ignore ce que l'honorable député veut insinuer, en disant que je suis grand propriétaire dans la contrée limitrophe du canal projeté. S'il prétend créer par là l'impression que je cherche à bénéficier personnellement de l'entreprise que je préconise——

M. BARKER : Pas le moins du monde.

Sir WILLIAM MULOCK : Je tiens à le lui déclarer ici, séance tenante : il chercherait en vain, au sein de la population d'York-nord, même parmi ses propres alliés en politique, un seul citoyen qui s'avisât de m'imputer des motifs aussi inavouables.

M. BARKER : Je n'ai jamais songé à imputer pareils motifs au ministre.

Sir WILLIAM MULOCK : Que veut donc dire l'honorable député en affirmant que je suis grand propriétaire dans la contrée voisine ? Le hasard veut que je sois propriétaire d'une petite exploitation agricole d'une couple de cents acres, à une assez grande distance du canal projeté. Cette propriété rurale se trouve dans le canton de King, et le canal, loin d'être limitrophe de ma terre, passera à une grande distance de là.

Quand l'observations qu'il vient de formuler arrivera aux oreilles des citoyens d'York-nord, ses propres amis seront les premiers à repousser avec indignation l'insinuation qu'elle comporte.

Oui, j'appuie ce projet, mais en lui prêtant cet appui, je n'obéis qu'à un seul mobile : l'intérêt du public en général.

M. BARKER : Sans doute, le ministre en donnant cet avis au député de Simcoe-sud (M. Lennox) n'a pas voulu faire d'insinuation à l'adresse de mon collègue.

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. BARKER : Je me suis borné à appliquer au ministre lui-même l'observation qu'il avait adressée à mon collègue. J'ai fait remarquer au ministre à titre de propriétaire intéressé dans la contrée voisine du canal projeté, qu'il a le devoir d'accompagner la délégation auprès de ses collègues, les membres du cabinet, et de leur exposer son propre avis sur ce projet en discussion. J'espère qu'il ne s'en fera pas faute. Connaissant parfaitement la contrée en question, je serais bien aise de pouvoir assister à cette entrevue et d'entendre les observations que formulera le ministre à l'appui du prolongement du canal de la vallée de la Trent vers le district en question. Je tiendrais à ce que ses paroles fussent consignées au compte rendu, afin que mes collègues, plus tard, soient en mesure de les rappeler au souvenir du ministre, lorsqu'il s'avisera de nous faire la leçon sur des faits appartenant à l'histoire du passé, relativement à certaines entreprises de travaux publics ou autres choses de même nature.

Sir WILLIAM MULOCK : J'invite aussi l'honorable député (M. Barker) à accompagner la délégation.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi donc n'invitez-vous pas tous les députés ?

Sir WILLIAM MULOCK : Tous sont cordialement invités.

M. LENNOX : Je veux faire une observation au ministère, dans un esprit tout à fait amical. Nous sommes voisins : nos comtés sont limitrophes.

M. EMMERSON : Supposons que nous revenions à la discussion du crédit du canal Welland ?

M. LENNOX : Avec la bienveillante permission du ministre des Chemins de fer et des Canaux, (M. Emmerson) qui a jeté une si vive lumière sur la question, je formulerai une courte observation à l'adresse du ministre qui a saisi la Chambre de l'affaire du canal de la Trent. Je me permettrai peut-être aussi quelques mots à l'adresse de ses partisans qui applaudissent toujours à outrance chacune de ses paroles, bien qu'il s'en rencontre à peine un sur dix qui connaisse le premier mot de la question du canal de la Trent.

M. EMMERSON : C'est un canal invisible ; il a disparu sous les broussailles.

M. COCHRANE : Il est encore moins embroussaillé que les idées de l'honorable ministre (M. Emmerson).

M. LENNOX : Il ne s'agit pas de savoir, pour le moment, s'il importe, oui ou non, de prolonger le canal de la vallée de la Trent vers Schomberg et Aurora. J'ai pour habitude de n'aborder la discussion d'une question ici que lorsque je me suis renseigné, au préalable, à cet égard, et je voudrais que le directeur général des Postes fût aussi coutumier du fait. Abordons donc l'étude d'une affaire dont le ministre ne saurait revoquer en doute la parfaite authenticité. Il est déplorable qu'il n'apprécie pas plus sainement la situation ; car il semble l'oublier, c'est une sérieuse infraction, une grave indiscrétion, chez un député et surtout chez un membre éminent du cabinet, de se rendre dans un comté, et même dans son propre comté, à la veille d'une élection générale, alors qu'il importe de se concilier les suffrages des électeurs, par des moyens légitimes, et de chercher à capter la confiance populaire, en présentant des amorces aux électeurs. Il ne s'agit pas de l'attitude même prise relativement à la construction du canal. Quand le Parlement aura été saisi de la question et que le discours du trône aura laissé entrevoir une grande mesure, c'est alors que le ministre sera en lieu d'annoncer aux électeurs, à la tribune populaire, qu'il donne son appui au projet. Tout jeune parlementaire que je sois, j'ose dire qu'il est messéant chez un ministre d'Etat sans s'être consulté, au préalable avec ses collègues, avant que le projet ait été soumis régulièrement aux délibérations du cabinet, il ne sied pas à un ministre, dis-je, de s'engager, devant les électeurs de son propre comté, à appuyer un projet. abstraction faite de la question de savoir si ce projet est, oui ou non, dans l'intérêt de ses commettants. Dans quelle posture le ministre des Postes se trouve-t-il ? Il a pris attitude sur cette proposition ; il est lié, enchaîné, et par conséquent, il ne saurait se prononcer en toute liberté, à titre de membre du cabinet, lorsque cette délégation se rendra ici, et qu'il aura le devoir d'examiner la question, avec l'impartialité d'un juge. Non, il est un des initiateurs du projet, un des avocats de la cause ; et à ce titre il ne saurait représenter la nation à cet égard.

Il se trouvera lié, enchaîné, quand la délégation en question se rendra ici pour se consulter avec le cabinet. Son cas, d'ailleurs, n'est pas isolé. Au cours de ses observations, il a fait allusion à ces situations insolites ; mais, disons-le, il est loin d'être seul à ne pas saisir ces nuances délicates que présentent les actes des ministres d'Etat. Il se trouve en posture analogue à celle de son collègue, le ministre du Commerce et de l'industrie qui, un de ces mois derniers, discutant l'affaire Jackson, dans son impuissance à saisir le veritable état de

la quesion devant la Chambre, n'a pas hésité à passer l'éponge sur une infraction sans se rendre compte de l'énormité de la faute qu'il commettait. Ainsi en est-il du directeur général des Postes, ce soir. La chose est déplorable, à mes yeux, au point de vue de son retentissement dans toute la trame de notre vie publique ; et à titre de Canadien, je tiens à dire, au nom de la patrie, combien il est regrettable qu'un membre du cabinet, non pas novice, mais rompu au métier, ne comprenne pas la gravité de la faute qu'il a commise, en coopérant à un projet dont il n'a pas même été question dans le discours du trône.

M. MACPHERSON : Je désire présenter une courte observation, en réponse aux remarques que vient de formuler le député de Simcoe-sud (M. Lennox). Il s'est drapé dans sa probité et a grandi ses phylactères comme les pharisiens du temps jadis, rendant grâce au ciel de ce qu'il ne ressemble point au commun des mortels. Il a daigné sermonner la députation, et lui prêcher vertu, intégrité, droiture. Or, l'année dernière, ce jour même où expirait la dernière session de la législature défunte, nous avons été témoins d'un édifiant spectacle : l'honorable député prenant la parole, pour jeter la boue à la face d'un de ses collègues au Parlement, nous donnant lecture d'une lettre tronquée, supprimant, de propos délibéré, la phrase même qui tournait contre lui toute la force de l'argumentation et le réduisait à l'impuissance. Et voilà l'homme qui s'avise, aujourd'hui, dans son style cacologique, de nous faire la leçon ! Un homme, coupable d'une telle faute, a bien mauvaise grâce de se poser ici en prédicateur. A moins d'être en mesure d'assumer la responsabilité de tous ses actes, pour ne rien dire de ses paroles, l'honorable député ne devrait pas prendre pareille attitude.

M. LENNOX : Un collègue me demande de relever les assertions de l'honorable député (M. Macpherson). A mon avis, il vaut mieux les passer sous silence. Nombre de députés savent parfaitement à quoi s'en tenir sur les faits auquels il fait allusion ; et il n'est pas étonnant qu'il se montre si susceptible. Dans la circonstance en question, il a dû avouer—le compte rendu des débats en fera foi—qu'il s'était rendu coupable d'un langage indigne d'un député. Il s'agissait, on se le rappelle, de certaines allégations formulées au dehors de cette Chambre, à l'extrémité du Canada, en Colombie-Anglaise ; allégations dont je donnai alors lecture, et que j'empruntai au document qu'on m'avait remis. Aujourd'hui, l'honorable député veut bien prêter main-forte au ministre des Postes ; et il est parfaitement convenable et légitime qu'il lui rende ce bon office. Le proverbe " Qui se ressemble se rassemble " ne s'applique peut-être pas ici ; il s'agit plutôt de reconnaissance d'un service rendu à l'honorable député par le ministre des Postes, qui lui a prêté son appui, le jour en question. Je fis observer à mon collègue que, puisqu'on m'avait remis en main propre des documents dont j'ignorais entièrement la substance——

Une VOIX : Est-ce bien exact ?

M. LENNOX : Oui, j'ignorais absolument le contenu de ces documents. Mais que ces messieurs ne s'empressent pas de chanter victoire ; qu'ils attendent la fin de mon exposé. Donc, comme on m'avait confié ces documents, afin de les soumettre à la Chambre, je fis observer à mon collègue que j'essaierais de les communiquer, à l'heure qui lui agréerait. J'avais temporisé, en attendant son retour de Montréal. Nous étions en parfaite intelligence. Ce ne fut qu'au dernier jour de la session que l'occasion favorable s'offrit pour saisir la Chambre de cette affaire, en présence de mon collègue. Au cours de la séance, le ministres des Postes, à titre d'intermédiaire, au nom de mon collègue, se dirigea vers moi et voyant que j'avais une liasse de documents sur mon pupitre, me dit : " J'espère que vous n'allez pas lire tous ces documents ; car il n'y a pas de temps à perdre ; l'heure presse, le député de Vancouver (M. Macpherson) s'apprête à prendre le train ". " Fort bien, répliquai-je, " je me contenterai de lire certaines parties des documents. Puis je désignai au ministre les endroits dont je donnerais lecture. " Allons, dit-il, soyez bref, faites un triage, le temps presse ", et je lui promis d'être aussi expéditif que possible.

Je n'étais guère familier avec ces documents. On les avait marqués, avant de me les remettre. Je donnai lecture des passages qui me parurent importants, sans tenir compte d'autres endroits tout aussi essentiels que j'aurais lus, si l'heure me l'eût permis. Ces documents et chaque lettre que j'ai lue, le ministre les avait eus en main, et le Gouvernement en avait en possession plusieurs semaines avant l'ouvertures du débat : c'est là un fait connu.

Il n'était ni essentiel ni légitime que je fisse lecture de toutes ces pièces. Plus tard, le ministre intérimaire des Travaux publics (M. Hyman), qui m'écoute en ce moment, prenant la parole, et ayant sous les yeux les documents que je lui avais transmis, s'écria que j'avais omis de donner lecture d'une phrase qui aurait apporté un correctif à la partie d'une lettre que j'avais lue. Je ne prétendais nullement avoir lu toute la lettre en question. Il cita le document et je lui fis observer que je n'avais point donné lecture de cette pièce, observation parfaitement exacte, à en juger d'après la liasse que j'avais eue en main et probablement même d'après les documents qu'il avait sous les yeux.

L'honorable député (M. Macpherson) prétend aujourd'hui que j'ai, de propos délibéré, tronqué un document. Puisqu'il a voulu mêler au débat une question étrangère à la discussion, qu'il me permette de lui dire qu'un de ces jours, lorsque la Cham-

bre aura moins de besogne qu'aujourd'hui, aux jours de la canicule, au cours de la belle saison d'été peut-être, je lui donnerai plus ample réplique. Je veux bien m'en tenir au compte rendu officiel des débats et discuter la question sous toutes ses faces ; et s'il persiste dans ses attaques, je pourrais peut-être lui poser une question à laquelle il préférerait ne pas apporter de réponse. Pour le moment, je ne veux pas m'écarter davantage du débat commencé. Qu'il prête appui au directeur général des Postes, je le veux bien ; mais, soit dit en passant, s'il y a des excuses à présenter, elles doivent venir du ministre lui-même, à l'avis duquel j'ai déféré, par courtoisie, dans la circonstance en question.

M. MACPHERSON : Je ne demanderai jamais à personne de présenter des excuses en mon nom ; et si l'honorable député s'avise de diriger de nouvelles attaques contre moi, je serai toujours à ses ordres. Encore un mot. Au dire de mon honorable collègue, force m'aurait été de rétracter certaines paroles que j'aurais prononcées ici. Or, j'ai beau feuilleter le compte rendu des débats, je ne saurais y trouver la preuve de cette allégation.

M. LENNOX : Rien d'étonnant que l'honorable député (M. Macpherson) ait la mémoire si infidèle, quand il s'agit de faits datant de l'année dernière, puisqu'il oublie même ce qui vient de se dire, il y a quelques minutes à peine. Jamais je n'ai affirmé qu'il ait été forcé de faire une rétraction quelconque. Non ; mais j'ai dit que force lui a été d'admettre l'authenticité de certaines allégations qu'il a formulées à Vancouver et que j'ai citées ici même. Il m'attend de pied ferme, quand il me plaira de rouvrir le débat sur cette question, prétend-il. Je m'en garderai bien. Je n'entends nullement faire perdre à la Chambre un temps précieux, à donner la réplique à l'honorable député.

Sir WILLIAM MULOCK : Au dire de l'honorable député, je suis lié, enchaîné à ce projet, au point d'être aujourd'hui dans l'impuissance d'exprimer librement mon avis à cet égard. Je tiens donc à faire connaître mon avis sur la question. Je ne suis ni lié ni enchaîné ; je suis parfaitement libre de prendre l'attitude que me dictera l'intérêt public. Bref, voici mon opinion, et je ne sache pas avoir jamais affirmé autre chose, en public ; c'est que des travaux de la nature de ceux projetés tourneraient grandement au bénéfice de la contrée en question. Quant à savoir si les frais de ces travaux nous autoriseraient à nous lancer dans pareille entreprise, c'est là une tout autre question. Si désirable et utile que puisse être une entreprise de ce genre, nul ne saurait se prononcer, en connaissance de cause, en pareille matière et dire s'il faut,oui ou non, exécuter ces travaux, à moins d'avoir sous les yeux un devis estimatif de la dépense à effectuer ; et tant qu'on n'a pas obtenu ce renseignement, il faut réserver son jugement. Je n'ai nullement à réserver mon jugement sur la question de savoir si cette contrée bénéficierait de l'entreprise projetée ; mais force m'est bien de pas prendre attitude, pour le moment, sur l'urgence d'entreprendre pareils travaux, avant d'avoir constaté le chiffre des frais qu'ils entraîneraient. Je ne sache pas avoir jamais affirmé autre chose. L'honorable député nous a lu un extrait d'un journal publié à Bradford. L'article en question, qui date de février dernier, fait allusion à une assemblée tenue six mois auparavant, et c'est sur cet article qu'il base l'accusation qu'il porte contre moi. Pareille preuve n'est guère admissible, et il déroge à sa réputation, en formulant un plaidoyer comme celui qu'il vient de prononcer contre moi.

M. LENNOX : Le ministre veut s'amuser à nos dépens ; il prend la tangente. Oserait-il révoquer en doute l'affirmation du journal de Bradford qui déclare que le ministre a fait acte de présence à l'assemblée en question et y a même péroré à l'appui de ce projet ? D'ailleurs le fait est corroboré par d'autres journaux, l'" Era " de Newmarket, entre autres. A bord d'un train de chemin de fer, j'ai rencontré un voyageur qui venait précisément de ce meeting. D'ailleurs, au cours de la dernière élection, la discussion a roulé sur ces faits, et si je signale aujourd'hui la chose à l'attention de la Chambre, c'est qu'à mon avis, il est messéant chez un membre du cabinet de faire aux électeurs, à la veille des élections, des promesses de nature à influencer leur vote.

Sir WILLIAM MULOCK : Formuler un principe, dans un sens abstrait, ne saurait constituer un crime. J'étais présent à l'assemblée en question. J'y ai porté la parole, de concert avec d'autres citoyens, et je ne sache pas avoir affirmé autre chose que ce que je déclare ici aujourd'hui même ; que cette contrée bénéficierait de la construction du canal en question ; mais quant au coût et la praticabilité de l'entreprise, ce sont là des questions que l'avenir solutionnera, et c'est à ces considérations qu'est subordonnée l'exécution de ce projet. Voilà ce que j'ai affirmé, et voilà ce que je déclare encore aujourd'hui même. L'enquête, je l'espère, aboutira dans le sens que je préconise, en établissant la praticabilité du projet, et que les frais atteindront un chiffre qui nous autorisera à demander à la Chambre de sanctionner l'entreprise.

M. LENNOX : Est-il vrai que des ingénieurs ou des arpenteurs-géomètres ont commencé les études du canal ?

Sir WILLIAM MULOCK : Quand nous aborderons l'étude de la question, toute la genèse de cette affaire sera mise en pleine lumière.

Ce mouvement en faveur du canal projeté a été provoqué par une décision de la com-

mission des chemins de fer, portant grave atteinte à une grande entreprise industrielle implantée dans notre district. Les intéressés songeaient sérieusement à transporter ailleurs leurs pénates, précisément en raison des prix de transport établis par la compagnie du chemin de fer. Voilà ce qui a donné naissance à cette agitation, et les populations de notre district étaient en proie à de vives alarmes, dans la prévision de l'émigration de cette importante industrie, émigration provoquée par les tarifs établis par la compagnie du Grand-Tronc pour le transport des articles de consommation et des produits à l'exportation, provenant de cette industrie.

M. LENNOX : Le ministre n'a pas encore répondu à ma question ; peut-être le ferait-il maintenant ?

Sir WILLIAM MULOCK : Est-ce au sujet des ingénieurs ?

M. LENNOX : Précisément.

Sir WILLIAM MULOCK : Les ingénieurs ont été à l'œuvre depuis cette époque ; peut-être poursuivent-ils encore leurs études du canal.

M. LENNOX : Je ne tiens pas à éterniser ce débat : que le ministre nous dise, séance tenante, quelle est cette importante industrie qui menace d'émigrer ?

Sir WILLIAM MULOCK : MM. Kane et Fils.

M. LENNOX : De Newmarket ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, de Newmarket.

M. LENNOX : M. Kane est l'initiateur du projet désigné dans ce journal.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est un des membres de cette société industrielle.

M. LENNOX : Qui a autorisé ces ingéniers à commencer les études de ce canal ?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est le ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. SPROULE : Le ministre des Chemins de fer et des Canaux pourrait-il nous dire si l'on a commencé la construction des élévateurs ? Il a été ouvert un crédit dans ce but, je le sais ; mais l'a-t-on utilisé ? En outre, quand le Gonuvernement a-t-il mis au jour ce projet de construction d'élévateurs, aux frais de l'Etat ?

M. EMMERSON : La question a été mise à l'étude, en mai dernier, sur réception du rapport de la commission des moyens de transport et au cours de l'été.

La session dernière, j'ai demandé au Parlement de m'ouvrir un crédit de $600,000. Nous avons alors pris les mesures voulues pour l'élaboration des plans et devis de la superstructure. L'entreprise de l'infrastructure a été adjugée, mais on n'a pas encore mis la dernière main aux plans de la superstructure. J'espère qu'ils seront terminés dans une semaine ou deux, et alors nous demanderons des soumissions.

M. SPROULE : Puisque ce crédit de $400,000 figure au budget principal du dernier exercice, établi avant la date du rapport de la commission des transports, la décision prise par le Gouvernement doit être antérieure à la réception de ce rapport ?

M. EMMERSON : Ce crédit de $400,000 ne figure pas au budget principal mais bien au budget supplémentaire déposé sur le bureau, en août.

M. SPROULE : Il me semble que c'est exactement le projet que l'ex-ministre des Travaux publics a esquissé ici, et qu'il a demandé instamment à la Chambre d'étudier.

M. EMMERSON : J'ignore ce qu'a fait l'ex-ministre.

M. SPROULE : Il prétendait que le Gouvernement devait prendre en main cette entreprise, parce que l'entreposage du grain à cet endroit devait coûter le moins cher possible, ce qui aura permis à l'Etat d'avoir la haute main sur cette industrie. D'après lui, c'était le seul moyen de rendre possible ou probable le transport d'une grande quantité de blé par cette route. Il s'agit précisément du même projet dont on aurait dû tenter d'étudier l'exécution, avant que la commission chargée d'étudier les moyens de transport eût fait son rapport. A ce propos, il me semble que cette grande commission qu'on est en droit de supposer formée d'hommes habiles, a fait, en tant que cette localité est concernée, le rapport le plus superficiel qu'il m'ait encore été donné de lire. Les commissaires n'entendent pas dire qu'on nous aidera à détourner de la route du canal Erié un seul boisseau de blé canadien. Elle recommande simplement, semble-t-il, de mettre en pratique ce que le Gouvernement a déjà discuté, ce sur quoi tout le monde est tombé d'accord, afin d'encourager nos ministres à poursuivre la politique qu'ils se sont engagés à appliquer il y a plus d'un an. Si c'est là tout ce que cette grande commission des moyens de transport peut faire, il vaudrait mieux la dissoudre dès maintenant.

M. EMMERSON : J'avoue que le rapport de cette commission est très bref, mais on y trouve des faits ; il ne contient pas de prophéties résultats de rêves, il ne fait pas miroiter devant nos yeux des espérances chimériques, mais il contient des détails sur l'état de choses qui existe à cet endroit ; il nous fait toucher du doigt la nécessité de construire un élévateur dans cette localité an d'utiliser et d'augmenter dans leurs entières limites les travaux pour lesquels le pays a dépensé des sommes énormes, dans le but d'améliorer ce canal. J'ignore complètement tout ce qui se rapporte aux vues caressées par M. Tarte ; je sais simplement qu'à la réception de ce rapport, dans un

mémoire adressé au conseil des ministres, j'ai soumis toute la question à mes collègues et qu'on l'a discutée au cours de l'été. Finalement, on décida d'inclure dans les estimations un crédit de $400,000 dans le but d'appliquer la politique énoncée dans le rapport en question. En dehors de cela, il ne saurait être question des opinions entretenues par d'autres personnes. Il peut s'être trouvé des députés pour partager cette opinion. Je n'ai aucun doute à cet égard ; les conclusions auxquelles nous en sommes arrivés semblent bien sages, et j'ose dire que le jugement éclairé de la population de ce pays et des industriels du Canada approuvera cette décision et sanctionnera l'acte du Parlement qui votera ce crédit.

M. ARMSTRONG : L'honorable député de Welland (M. German) nous a laissé entendre qu'il y avait deux compagnies prêtes à construire cet élévateur ; elles s'engageaient sans doute à construire des navires pouvant transporter le grain dans le canal. On a invoqué toutes sortes d'arguments pour démontrer qu'il était possible au Gouvernement de construire un élévateur. Au point de vue des affaires, nous devrions comprendre immédiatement que ceux qui construiraient cet élévateur seraient prêts et consentiraient à construire des navires pouvant transporter le grain de Port-Arthur à Port-Colborne et de ce dernier endroit à Montréal. Je demanderai à l'honorable ministre de nous expliquer quelques-unes des conditions de l'entente que ces compagnies voulaient conclure.

M. EMMERSON : Le ministère a reçu des propositions que lui avait transmises l'honorable représentant de Welland (M. German). Celui-ci a déclaré, à bon droit, que, vu la politique énoncée par la commission des moyens de transport, le Gouvernement n'a voulu ni s'occuper de ces avances ni les étudier. Si je ne me trompe, les intéressés demandaient au Gouvernement de construire les fondations et de leur accorder le privilège de bâtir des élévateurs sur les piliers élevés aux frais de l'Etat ; ils auraient eu alors l'usage exclusif sur ces élévateurs au profit de leurs lignes de transport. Ces propositions ne furent pas sérieusement étudiées pour la simple raison qu'elles semblaient contraires aux intérêts primordiaux du pays, qu'elles constituaient un monopole relativement au trafic, quelque considérable fût-il, et qu'elles ne serviraient en rien les intérêts du commerce du pays et le trafic du canal.

M. SPROULE : Si je comprends bien la question, cet élévateur pourra contenir 2,000,000 de boisseaux de grain au moins. Croit-on qu'on retirera beaucoup de profit de la construction, à cet endroit, d'un élévateur de cette capacité destiné à l'entreposage du grain à la fin de l'année? Un élévateur pouvant contenir 2,000,000 de boisseaux de grain serait certainement préférable à un élévateur d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux. Pourquoi mettre en entrepôt une si grande quantité de grain quand la période de navigation est close.

M. EMMERSON : D'abord, les navires qui transporteront les produits de l'Ouest à cet élévateur seront d'un type puissant, et ces produits devront nécessairement être transbordés dans des bateaux plus petits et pouvant faire la navigation du canal. Il faudra nécessairement avoir un élévateur d'une capacité d'entreposage considérable, parce que le trafic qu'on y recevra sera plus grand que celui qui en partira à certaines époques de la saison de navigation. Il y a plus : le rapport de la commission fait voir la possibilité de relier cet élévateur à un chemin de fer ; le grain qu'on ne pourra transporter par le canal, lorsque la navigation sera close, sera mis en entrepôt et expédié de temps à autre par ce chemin de fer. Les commissaires recommandent la construction d'un élévateur pouvant contenir au moins 1,000,000 de boisseaux de grain ; mais ils ont en vue un autre bâtiment semblable puisqu'ils disent : Préparez des fondations suffisantes et que tout soit prêt pour la construction d'un autre élévateur. La capacité de cet élévateur, dans l'opinion des commissaires, doit être d'au moins 1,000,000 de boisseaux, mais ils ne limitent pas cette capacité à ce chiffre.

On pourrait construire un élévateur pouvant contenir 2,000,000 de boisseaux de grain pour environ un tiers de moins que le montant que nous coûteraient deux élévateurs d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux chacun—c'est ce que m'a déclaré un ingénieur très au courant. Voilà pourquoi, considérant qu'il deviendrait absolument nécessaire d'avoir avant longtemps deux élévateurs d'une capacité de 1,000,000 de boisseaux chacun, j'ai cru que ce serait réaliser une économie en construisant un élévateur d'une capacité plus considérable, vu surtout qu'on pourrait l'exploiter à des frais bien moins onéreux. Une force motrice plus considérable pourrait servir dans cet élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux et cela, à bien meilleur marché qu'il n'en coûterait d'employer deux énergies différentes dans deux élévateurs pouvant contenir chacun seulement 1,000,000 de boiseaux de grain. Dans le premier cas, le nombre des employés et des fonctionnaires serait moins considérable. Ce sont là les raisons qui m'ont engagé—car il m'incombait une certaine responsabilité dans cette affaire—à recommander à mes collègues la construction d'un élévateur d'une capacité de 2,000,000 de boisseaux.

M. SPROULE : A mon avis, les raisons invoquées par l'honorable ministre ne sont pas très fortes. Le motif principal qu'il a énoncé, c'est qu'on pourrait mettre le grain en entrepôt dans cet élévateur pour le faire transporter par chemin de fer, après la clôture de la navigation. Est-il probable qu'il faudra attendre si longtemps

pour opérer ce transport, quand on pourrait diriger ce grain sur Midland ou Parry-Sound ? Non. Il y a une raison qui, d'après moi, milite en faveur de la construction d'un élévateur considérable, c'est que ce dernier servirait à la mise en entrepôt de l'immense quantité de blé du Manitoba qui passe par les minoteries d'Ontario durant l'hiver. Quant à la nécessité d'un élévateur puissant destiné à empêcher l'accumulation du grain au cours de la saison de navigation, je suis convaincu que si nous avions un élévateur d'une capacité de 1.000,000 de boisseaux, nous trouverions assez de barges pour transporter tout le grain qui parviendrait à cet élévateur durant cette saison. D'après moi, il ne saurait se produire de grand amoncellement de grain après l'ouverture de la période de navigation. A la fin de cette dernière, il serait peut-être à propos d'avoir plus d'espace pour déposer le grain, non pas dans le but de faire transporter celui-ci à Montréal par chemin de fer, mais à seule fin de l'avoir sous la main lorsqu'il s'agira de le distribuer, durant l'hiver, aux minoteries de la province d'Ontario qui le mélangeront avec le blé d'Ontario. Ce serait là, à mon sens, le plus fort argument qu'on pourrait avancer en faveur de la construction d'un élévateur considérable.

Mais le point important du rapport de la commission chargée de s'enquérir des moyens de transport qui a attiré surtout mon attention, est celui-ci ; le but principal des dépenses considérables faites à Port-Colborne, tel qu'énoncé par l'ex-ministre des Travaux publics, reposait sur la possibilité désirable de détourner au profit de la route du Saint-Laurent le grain qu'on expédie de Chicago et de Duluth à New-York, via le canal Erié. C'est là l'unique raison qui excuse cette dépense qui, lorsque les travaux seront terminés, dépassera $4,000,000. Mais la commission des moyens de transport semble avoir complètement ignoré cela dans son rapport partiel d'après lequel l'honorable ministre a agi en faisant cette dépense considérable ; ce rapport est complètement silencieux sur ce point.

M. BARKER : L'honorable ministre a fait, il y a quelques instants, une observation qui semble faire ressortir davantage l'objection soulevée par l'honorable représentant de Lanark-sud, quand ce dernier a dit que le Gouvernement ne devait pas se lancer dans une affaire qui devrait être conduite par des particuliers. L'honorable ministre dit qu'on transportera le blé à cet élévateur, qu'on l'y mettra en entrepôt pour ensuite le transporter par chemin de fer ou par bateau à la fin de la saison d'hiver. Mon honorable ami a-t-il songé, un instant, que c'était là rendre le Gouvernement partie à une entreprise qui consiste à exploiter les entrepôts ? Si le Gouvernement reçoit de différentes personnes des consignations de blé de qualité et de classe différentes, il devra donner des récépissés d'entreposage. Ceux-ci seront déposés aux banques qui avanceront des montants considérables sur la garantie de ces documents, et ces derniers préparés par un agent du Gouvernement, serviront à des transactions commerciales. A mon avis, cette question est très sérieuse. Le Gouvernement l'a-t-il étudiée comme elle devait l'être ? On aura peut-être 2,000,000 de boisseaux de blé dans ces élévateurs, à la fin de la saison de navigation. On conservera ce blé en entrepôt pour le plus grand avantage des différentes compagnies, des commissionnaires, des compagnies de chemin de fer et de navigation, etc. Le certificat que le Gouvernement accordera quant à la quantité de grain en entrepôt, deviendra un document commercial, négociable aux banques et contre la garantie duquel des montants énormes pourront être avancés aux détenteurs. Le Gouvernement sera responsable des documents émis par ses agents ; et ce genre d'affaires que ceux qui se livrent au commerce trouvent le plus difficile à administrer, sera conduit par quelques fonctionnaires du gouvernement qui n'ont jamais été mis au courant d'une exploitation semblable et qui ne connaissent rien ou presque rien de ce genre d'opérations commerciales.

Je sais par expérience combien il est difficile d'exploiter un élévateur. Aucun genre d'affaires ne fait courir plus de risques aux personnes et aux compagnies responsables que cette exploitation particulière que le Gouvernement veut tenter. Je suis porté à croire que les ministres n'ont pas pris le temps d'étudier sérieusement cette question et les conséquences qu'entraîneront la construction et l'exploitation de cet élévateur. Il peut se faire que le Gouvernement conserve l'espérance qu'après avoir construit ce bâtiment il pourra le revendre à un particulier quelconque, mais l'honorable ministre ne nous a rien dit à ce propos. En tant qu'il nous est possible d'en juger, le Gouvernement se fera entreposeur. Il veut émettre des récépissés d'entreposage, se mêler à toutes les transactions énormes qui découlent de ce genre d'affaires et engager sa responsabilité vis-à-vis des banques, des endosseurs et des concessionnaires. Toutes ces transactions différentes seront conduites par quelques fonctionnaires civils qui n'auront aucune expérience dans ce genre d'affaire. Tout ce qui ressort de cette discussion, du commencement à la fin, démontre que cette question n'a pas été étudiée avec tout le soin voulu. Dans un discours d'une heure, l'honorable ministre ne nous a pas dit un seul mot des principes et des raisons qui le faisaient agir. Ce n'est que lorsque l'honorable député de Welland (M. German) nous eut parlé des propositions faites par une couple d'associations particulières de construire des élévateurs à cet endroit, que nous avons pu connaître quelques détails relativement à ces offres. C'est alors que

l'honorable directeur général des Postes a parlé du rapport de la commission des moyens de transport.

M. EMMERSON : J'avais parlé de cela avant que l'honorable directeur général des Postes eût pris la parole. J'ai même des extraits de ce rapport.

M. BARKER : Dans ce cas, ce détail a échappé à mon attention.

M. EMMERSON : L'honorable directeur général des Postes n'a pas fait la moindre allusion à ce rapport.

M. BARKER : Je puis me tromper sur ce point, mais je dis que ce n'est qu'après que l'honorable représentant de Welland nous eut parlé des offres de ces deux compagnies particulières, que nous avons su que de telles propositions avaient été faites et qu'il a été question du rapport de la commission des moyens de transport. C'est alors que, pour la première fois, nous avons appris que la commission avait fait un rapport sur ce sujet. Nous n'avons jamais vu ce document ; il n'a pas été déposé sur le bureau de la Chambre, et c'est ce soir seulement qu'il a été, pour la première fois, question des offres faites par certaines personnes dans le but de construire ces élévateurs. On nous demande de voter des millions de dollars sans donner à cette question la considération qu'un homme s'occupant d'affaires apporterait à une dépense de $500 !

M. BLAIN : L'honorable ministre voudra-t-il me dire si la construction d'un élévateur par le Gouvernement empêchera une compagnie particulière de construire un bâtiment semblable dans ce port?

M. EMMERSON : Le Gouvernement peut empêcher la construction de tout autre élévateur sur ses piliers en béton. Je me demande si on y trouverait l'espace voulu pour un autre élévateur.

M. HAGGART : N'y aurait-il pas dans ce port assez d'espace pour construire 200 élévateurs?

M. EMMERSON : Il faut tenir compte non seulement des élévateurs, mais encore des embarcadères. Il y a toute une flottille de vaisseaux faisant la navigation sur les Grands lacs et dont les propriétaires, tout en se servant de ces élévateurs, demanderont aussi de meilleures installations lorsqu'il s'agira de débarquer les cargaisons.

M. HAGGART : L'honorable ministre dit qu'il n'y a place que pour deux élévateurs. Je lui ai demandé quelle est la distance de l'écluse d'entrée au port, et il m'a répondu qu'elle était de 4,650 pieds. Ne pourrait-on pas construire un élévateur sur le terrain qui borde le canal depuis son entrée jusqu'à l'écluse qui donne accès au port ?

M. EMMERSON : Je parle des deux fondations en béton que nous avons faites. On peut construire des élévateurs en aval, à l'entrée du port ; rien ne s'oppose à cela.

M. R. L. BORDEN : Mon honorable ami veut dire qu'on ne peut bâtir que deux élévateurs sur des fondations construites pour deux bâtiments de ce genre.

M. BLAIN : Supposons que des associations particulières demandent le privilège de construire des élévateurs, se rendrait-on à cette demande, ou bien est-ce l'intention du Gouvernement de monopoliser ce genre d'industrie?

M. EMMERSON: Nous n'avons pas étudié ce point sous la forme concrète que lui donne mon honorable ami, mais je suis certain que si quelque société particulière voulait construire un élévateur, cette permission lui serait accordée aux conditions que le Gouvernement jugera à propos d'imposer.

M. OSLER : Il est regrettable de constater que dans une question de cette importance, un ministre de la couronne, ou n'importe qui, n'a pu éviter de revenir à des questions politiques anciennes et de parler des dépenses faites à propos du canal Welland dans le passé, pour demander qui était responsable de ces dépenses. Qu'est-il besoin, aujourd'hui, avec la génération actuelle, de remonter si loin en arrière dans le but de battre monnaie sur les fautes de nos adversaires à propos de dépenses se rapportant à des canaux qui ont été construits dans des circonstances que la plupart d'entre nous, aujourd'hui, ignorent complètement ?

Ce que je me demande, en entendant toute cette discussion sur les avantages relatifs de la nationalisation de cette industrie ou de la construction de ces élévateurs par des particuliers, c'est ceci : si le Gouvernement construit ces élévateurs et si des navires puissants y déchargent leurs cargaisons, comment se procurera-t-on les barges qui devront transporter le grain ? Mais si une compagnie construisait ces bâtiments, ce serait dans le but de réaliser des profits et elle se procurerait les vaisseaux dont elle aurait besoin pour transporter ce grain par le canal. Après avoir construit un élévateur dans un but commercial, cette compagnie sera-t-elle en état de construire des navires d'une capacité suffisante pour leur permettre de passer par le canal et de transporter le grain de cet élévateur jusqu'au port d'expédition, soit à Montréal, soit à Québec, soit ailleurs, selon qu'elle le désirera ? L'honorable ministre nous a parlé en termes pompeux du nombre de navires faisant la navigation des Grands lacs et qui se rendraient à Port-Colborne. J'admire la foi qu'il a dans le développement du pays, car je suis canadien, moi aussi. Alors même qu'il y aurait sur les Grands lacs autant de navires qu'il le dit, assurément trois ou quatre de ces steamers apporteront des cargaisons assez considérables pour remplir cet élévateur ; dans quelle position se trouverait alors placé mon honorable ami s'il ne s'est pas procuré de barges pour transborder ce grain ? Tout le trafic se trouvera

arrêté. On peut parler tant qu'on voudra, mais il ne faut pas dépasser les bornes du sens commun, en discutant cette matière si éminemment pratique. Cette question est trop vaste et trop sérieuse pour permettre que nos esprits soient distraits par des considérations de parti, lorsque nous essayons de la régler. Je demanderais quelle quantité du grain qui se rend à Buffalo est exportée ensuite des Etats-Unis ; c'est un renseignement pratique que je veux obtenir. Je n'ai pas ces chiffres sous la main, et à mon âge, je ne puis les avoir présents à la mémoire ; je comprends, toutefois, qu'une très faible partie du grain qui passe par les élévateurs de Buffalo est exportée à l'étranger. S'il en est ainsi, l'honorable ministre voudra-t-il m'expliquer comment il peut espérer qu'il soit possible de dévier au profit de Port-Colborne une partie quelconque du trafic amassé à Buffalo ? Dire que cela est possible, c'est avancer la plus absurde proposition qui puisse exister. Tout ce que mon honorable ami peut espérer avoir, c'est une partie du grain qui passe par Buffalo, mais qui est destinée à l'exportation étrangère. Le rapport que nous a lu l'honorable ministre n'est pas complet à ce point de vue.

Il ne cite pas de chiffres et, par conséquent, il ne nous fournit pas ces renseignements qui nous permettraient de nous prononcer d'une manière intelligente relativement à ce crédit. Je n'aimerais pas me hasarder jusqu'à donner des conseils à l'honorable ministre, mais que cela lui soit agréable ou non, je dois dire que j'ai constaté qu'il n'était pas prêt à donner au comité toutes les informations que ce dernier était en droit d'exiger. L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux a lu le rapport de la commission, non pas lorsqu'il a présenté ce projet de résolution, mais, apparemment—j'espère qu'il me pardonnera, si je me trompe—quand on lui arraché de force ce document et qu'il n'a pu empêcher l'inévitable.

M. SPROULE : L'honorable député de Welland (M. German) a parlé de deux autres offres en vue de la construction d'un élévateur à cet endroit. L'honorable ministre n'aurait rien fait de mal en fournissant tous les renseignements se rapportant à ces offres. Nous avons un extrait du rapport de la commission des moyens de transport, mais nous devrions aussi posséder d'autres renseignements. Ceux-ci ne sont peut-être pas très importants, mais il vaudra mieux les avoir avant de voter ou de rejeter finalement ce crédit.

M. EMMERSON : Je suis bien prêt à fournir tous les renseignements désirés, mais je suis certain que les membres de la gauche ne chercheront pas à invoquer cette raison pour faire réserver ce crédit. Nous avons discuté cette question sous toutes ses faces. Le comité n'a encore adopté aucun item et nous devrions avancer un peu les travaux. Je voudrais présenter les autres crédits. Je me suis déjà entendu avec des membres de la gauche pour réserver certains de ces item, vu qu'un certain nombre de nos adversaires qui désirent discuter ces crédits, ne pouvaient assister à la séance de ce soir. Je voudrais en finir avec ce crédit. J'ai fait allusion au rapport de la commission des moyens de transport et j'ai lu un extrait de ce document, extrait que je me trouvais à avoir sous la main. J'ignorais alors qu'on avait déposé sur le bureau de la Chambre une copie du rapport complet. Mais après avoir repris mon siège, et comme la discussion se continuait, j'ai appris de l'ingénieur en chef qu'il avait en mains une copie de ce rapport, et je me suis empressé de faire part de cela au comité. Certains membres de la gauche et quelques-uns de nos amis de la droite désiraient discuter cette question, et j'ai attendu mon tour. Nos adversaires reconnaîtront avec moi que la teneur de ce rapport ne pouvait nuire à ce crédit qui si elle avait été connue. Si j'avais su qu'il y avait une copie de ce document, ici, j'aurais certainement lu tout ce rapport. J'en ai lu simplement un extrait dès le début des observations que j'ai faites pour expliquer ce crédit.

M. BLAIN : Je ferai observer à l'honorable ministre que ce rapport était entre les mains du Gouvernement, l'an dernier, avant que cette question fut discutée ici même. Ce rapport est daté de Toronto, le 6 mai 1904, et la discussionsur la question de cet élévateur s'est faite le 3 août 1904. Le ministre avait ce document sous la main et le Gouvernement a dû l'étudier sérieusement, puisque c'est ce rapport qui l'a décidé à construire cet élévateur.

M. EMMERSON : Je me rappelle qu'à cette époque rien n'avait encore été décidé. Cette question était à l'étude au mois de mai, quand j'ai soumis dans un rapport adressé à mes collègues, le résumé du rapport de la commission des moyens de transport. La question n'était pas définitivement réglée même lorsqu'on a demandé à la Chambre de voter ce crédit.

M. BLAIN : Mais que l'honorable ministre me permette de lui lire la déclaration qu'il faisait à la Chambre le 3 août 1904, telle que rapportée à la page 8491 des Débats :

A mon avis, il conviendrait d'abolir tous les droits à cet élévateur, quand bien même les droits de navigation sur les canaux ne le seraient pas. Cependant, il convient que ceux qui utilisent ces élévateurs acquittent certains droits. C'est une question d'intérêt public de savoir si une compagnie devrait être autorisée à construire cet élévateur quand il est préférable que le Gouvernement s'en charge.

Le système adopté, c'est que ces élévateurs doivent se construire aux frais du Gouvernement pour éviter les conflits qui pourraient surgir de la rivalité des intérêts des expéditeurs. En pareilles circonstances, le Gouvernement exigerait le paiement des droits ordinai-

res imposés pour l'usage de ces élévateurs. Tel est le système auquel je me rallierais volontiers.

M. EMMERSON : Dans ce cas, la question était réglée à cette époque. Je croyais qu'il en était autrement, car je n'avais pas consulté les Débats. Après tout, il ne s'agit que d'une question de date.

M. BLAIN : C'est la question véritablement importante soumise au comité, et je ne m'étonne pas d'entendre mon honorable ami de Northumberland se plaindre de ce que le Gouvernement refuse de fournir des reseignements dans certaines circonstances. Voici qu'il est établi qu'une commission importante chargée d'étudier les meilleurs moyens de transport, fait un rapport, l'an dernier ; ce document eset entre les mains du Gouvernement et ce dernier décide de dépenser environ $3 000,000, tel que déclaré dans le temps, pour construire un élévateur de la capacité de 2,000,000 de boisseaux. Le Gouvernement laisse le comité procéder et discuter cette matière et, pendant tout ce temps-là, il cache au comité le rapport de cette commission.

M. EMMERSON : Nous n'avions aucun intérêt à servir en tenant ce rapport secret. J'ai déjà déclaré que je croyais que ce rapport avait été soumis au Parlement, comme il en avait été du rapport partiel concernant le port de Saint-Jean (N.-B). Tant que cette question n'a pas été soulevée, j'étais convaincu que la Chambre connaissait la teneur de ce rapport.

M. BLAIN : Mon honorable ami n'entend pas dire maintenant qu'il croyait que le comité avait ce rapport l'an dernier.

M. EMMERSON : Oui.

M. BLAIN : Cette déclaration me fait sourire, puisque cette question était soulevée alors. Ce rapport était-il imprimé et distribué au comité ? On ne saurait imprimer de rapport plus important.

M. EMMERSON : Je croyais que ce document avait été soumis à la Chambre en même temps que le rapport concernant le port de Saint-Jean (N.-B.).

M. BLAIN : J'accepte la déclaration de l'honorable ministre quand il dit qu'il avait compris que le comité avait ce rapport en sa possession. Mais il n'en reste pas moins acquis que mon honorable ami a laissé, l'an dernier, se débattre cette question dont la solution peut occasionner une dépense énorme, et qu'il n'a pas soumis au comité le rapport de la commission des moyens de transport, de même qu'il n'a pas présenté ce document au commencement de cette session. On a discuté ce crédit, hier soir, et aucune mention n'a été faite de ce rapport.

M. SPROULE : Je veux dire un mot au sujet de ce que nous a proposé l'honorable ministre, en nous demandant d'adopter ce crédit, parce que nous avions débattu ce dernier assez longtemps et qu'il n'avait aucune objection à nous soumettre, plus tard, les documents se rapportant aux offres dont nous avons parlé. Mais voici où se trouve l'inconvénient : après avoir voté l'argent, ce crédit ne peut avoir le même intérêt pour nous. C'est avant de voter l'argent que nous devons exiger des renseignements qui nous permettent de juger si nous agissons suivant le droit et l'équité. Je ne désire certes pas retarder inutilement l'adoption de ce crédit, mais je crois que nous devrions avoir ces documents avant d'en finir avec cet item. Nous demandons des informations afin de pouvoir prendre une décision éclairée.

M. EMMERSON : Ces renseignements ne sauraient avoir un effet sensible sur cette question. Je reconnais que la Chambre devrait avoir les documents se rapportant à ces offres, mais ceux-ci n'ont aucune influence directe sur ce crédit. On ne doit pas oublier que le Parlement s'est déjà engagé à exécuter ces travaux ; la politique du Gouvernement concernant la construction de cet élévateur n'est pas modifiée ; c'est cette politique que le Parlement a sanctionnée, l'an dernier, lorsqu'il a autorisé le Gouvernement à dépenser $400,000 pour cet ouvrage.

M. SPROULE : Et cela, sans avoir connu les documents que le Gouvernement avait en sa possession.

M. EMMERSON : Le Parlement était évidemment satisfait des renseignements qu'on lui fournissait alors. Il n'y avait aucune raison pour que les députés n'eussent pas ce rapport. Je n'avais aucun intérêt à servir en cachant ce document, vu que celui-ci appuyait entièrement la proposition du Gouvernement. Mais le Parlement s'étant engagé à construire un élévateur à cet endroit et ayant mis $400,000 à notre disposition, il me semble que mon honorable ami, en demandant que ce crédit soit réservé, ne prend pas le moyen d'atteindre la fin qu'il a en vue. Ceux des membres de la Chambre qui se trouvaient ici à la dernière session me rendront ce témoignage que, toutes les fois que j'ai promis de fournir des informations, j'ai racheté cette promesse le plus tôt possible. Je promets à mon honorable ami que je lui fournirai, lundi, les renseignements qu'il demande.

M. SPROULE : L'honorable ministre dit que la Chambre s'est, l'an dernier, engagée à faire cette dépense sans avoir de renseignement. Mais, à la dernière session, nous étions en présence de deux dilemmes. Nous avons essayé d'obtenir des informations sans pouvoir réussir, et nous avons pu laisser adopter plusieurs item sans qu'on nous fournît le moindre renseignement. On invoquait comme raison, en premier lieu, le fait que le ministre venait de prendre la direction de ce ministère et que, par conséquent, il n'était pas familier avec la besogne de ce dernier. Par simple charité, nous avons dû

voter certains crédits, sans qu'il nous donnât ces renseignements que nous aurions exigés d'un ministre plus habitué à la besogne. De plus, nous n'avons jamais su quand un renseignement se trouvait en la possession d'un ministre. Je ne veux pas appliquer cette remarque au ministre actuel, parce qu'il vaut mieux que certains de ses collègues ; mais nous n'avons jamais su si tel ou tel renseignement se trouvait en la possession d'un ministre—ce dernier était tellement obstiné qu'il ne leur aurait pas fourni. Dans un grand nombre de cas, nous avons dû agir à l'aveugle. Mon honorable ami ne comprend-il pas que si nous acceptions sa manière de voir, c'est-à-dire que si nous laissions adopter ce crédit avant d'avoir obtenu ce renseignements, nous répéterions, en vérité, la faute que nous avons commise dans d'autres circonstances? Supposons, par exemple, que ces deux offres soient beaucoup plus avantageuses que nous ne pourrions raisonnablement l'espérer, nous ignorons ce détail, parce qu'il n'a pas été fourni au comité. Nous avons voté un crédit d'environ $400,000 et on nous demande d'en adopter un autre de $310,000, parce que nous sommes engagés dans cette entreprise. Mais nous ajoutons aux dépenses de cette dernière. Nous augmentons les dépenses, sans nous éclairer davantage sur ce que nous faisons, et c'est à ce manque de renseignements que je fais allusion maintenant.

M. COCHRANE : Je voudrais appeler l'attention du comité sur la déclaration de l'honorable ministre, dans le but unique de démontrer l'absurdité de sa prétention. Il affirme qu'il nous fournit très généreusement les renseignements que nous lui demandions. Nous ne savions pas que ce rapport fût en sa possession. Voici des commissaires que nous payons et qui sont les serviteurs du peuple ; cependant, les ministres actuels considèrent ces gens-là comme des tzars et non pas comme des employés de l'Etat. A mon point de vue, c'est là la cause de toutes ces difficultés. Nous payons cette commission pour recueillir des informations qu'un simple membre de la Chambre—et c'est mon cas—ne peut se procurer.

Si mon honorable ami voulait consulter le sous-ministre, quand j'aurai terminé les quelques observations que j'ai l'intention de faire, je lui en aurais beaucoup de reconnaissance. S'il voulait obtenir des renseignements, lorsqu'il est en dehors de la Chambre, autant qu'il se montre désireux de s'en procurer ici, nous n'éprouverions pas autant de difficulté à obtenir des informations de lui. Quelle raison a donc l'honorable ministre pour conserver en sa possession un rapport qu'on lui a fait, en sa qualité de ministre, pour ne pas faire imprimer ce document et le rendre public, afin que le peuple qui paie puisse comprendre quel travail cette commission a accompli dans l'intérêt de l'Etat. Il nous dit bien doucement et avec ce sourire mielleux qu'il sait avoir..

M. EMMERSON : Ce n'est pas un sourire de circonstance, car il est naturel chez moi. Ne vous montrez donc pas si cruel à mon égard.

M. COCHRANE : Ce n'est pas un sourire de circonstance ? Je croyais le contraire, parce qu'il est si mielleux qu'un étranger, serait-ce un fou, pourrait comprendre qu'il n'est pas sincère. Si l'honorable ministre, après avoir reçu ce rapport, l'avait fait imprimer, nous aurions su ce que ce document contenait. J'imagine que toute la difficulté provient de ce que mon honorable ami—je ne le blâme ni le condamne plus que les autres ministres—a négligé de se renseigner sur les prévisions de son budget, avant de se présenter dans cette enceinte et de demander au comité de lui voter les crédits dont il a besoin. Il lui faut donc s'adresser au sous-ministre et obtenir de celui-ci des informations qu'il aurait dû posséder avant de se présenter ici ; il n'aurait pas été obligé alors de s'adresser au sous-ministre ou à quelque autre personne pour s'assurer si une attaque dirigée par un député contre telle ou telle demande de crédit a bien sa raison d'être. Un ministre de la Couronne est tout autant que moi le serviteur du peuple. Nous lui allouons un traitement en cette qualité. Nous avons payé les membres de cette commission pour nous fournir certains renseignements qu'ils ont communiqués au ministre ; parce que celui-ci a négligé de remplir son devoir en ne faisant pas imprimer ce rapport, en ne le distribuant pas aux membres du comité, nous avons entendu une discussion inutile, peut-être, et qui a duré trois ou quatre heures. Voilà en un mot où repose toute la difficulté ; si les ministres comprenaient enfin qu'ils retardent l'adoption du budget de leur ministère respectif, par leur—j'allais dire ignorance, mais je n'emploierai pas ce terme—par le fait qu'ils ne se renseignent pas suffisamment sur leurs estimations ; s'ils se convainquaient qu'ils font dépenser beaucoup d'argent au pays par suite de discussions inutiles, je suis sûr qu'ils s'efforceraient de se renseigner plus complètement.

S'ils pouvaient se procurer les informations nécessaires et nous les fournir, cela épargnerait beaucoup d'argent au pays. Nous n'entendrions pas tant de discours inutiles ; les esprits seraient moins aigris et nous ne serions pas les témoins de ces consultations humiliantes entre mon honorable ami et le sous-ministre.

M. HAGGART : Vous avez un rapport partiel de la commission des moyens de transport ?

M. EMMERSON : Oui, sur le port de Saint-Jean (N.-B.)

M. HAGGART : Je laisse de côté ce document—ainsi que le rapport spécial que vous avez déposé ce soir. Avez-vous un rapport provisoire autre que ceux-là ?

M. EMMERSON : Non pas que je sache.

M. HAGGART : Dans ce cas, je vais citer la réponse du très honorable premier ministre à une question qui lui était posée :

Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, le trés honorable premier ministre voudra-t-il nous dire quand nous pouvons espérer que le rapport préliminaire de la commission des moyens de transport sera soumis ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce rapport sera déposé bientôt sur le bureau de la Chambre.

M. EMMERSON : Il s'agit d'un rapport préliminaire et celui se rapportant au port de Saint-Jean est bien un rapport préliminaire.

M. HAGGART : Nous avions ce document, il y a un an. Vous n'appelez pas cela un rapport préliminaire de la commission des moyens de transport.

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Si les commissaires font une mention spéciale d'une partie quelconque de leurs travaux et s'ils n'expriment leur opinion que sur ce point, vous appelez cela un rapport préliminaire.

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Cela suffit. Allez compter cela à d'autres.

(L'item est adopté.)

Canal Rideau—extension, $50,000.

M. EMMERSON : Il s'agit de voter de nouveau un crédit de $50,000.

M. HAGGART : A-t-on dépensé quelque chose de ce montant ?

M. EMMERSON : Oui. on a dépensé $566.66 pour des études de terrain.

M. COCHRANE : Allez-vous débarrasser le canal Tay des alluvions qui l'encombrent?

M. EMMERSON : Il y a un moulin appartenant à des personnes dont j'oublie le nom —je crois, cependant, que cet immeuble est la propriété de la maison Tott Frères—pour lequel on demande un montant considérable; si l'on veut construire des écluses à ces endroits, il faudra acheter cette propriété. Cette question n'a pas encore été réglée. Les études topographiques n'ont pu complètement être terminés à temps pour commencer ces travaux, et cette autre difficulté se présente quant à l'immeuble dont je viens de parler.

M. HAGGART : Ces ouvrages ont pour but d'établir des communications entre le canal et un certain lac.

M. EMMERSON : Entre le canal et les lacs de la Vase, du Diable et du Désert.

M. HAGGART : Votre intention est de coloniser ce territoire que le très honorable ministre du Commerce nous a dépeint comme étant une région minière considérable ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : J'espère qu'il y a des mines dans cette partie du pays ; c'est tout ce que j'en puis dire.

(Adopté.)

Canal du Sault Sainte-Marie, construction, $100,000.

M. SPROULE : De quoi s'agit-il ici ?

M. EMMERSON : Nous demandons $100,000, outre le crédit de $170,000 voté l'an dernier. Il nous faudra environ $150,000 pour terminer ce travail. Le canal passe dans l'île Sainte-Marie. Il aura un mille et trois huitièmes de long. La profondeur de l'eau dans le canal lui-même est de 22 pieds dans chaque bief et de 24 pieds et 4 pouces au seuillet du heurtoir de la porte d'écluse. Grâce au dragage qu'on a exécuté, la profondeur de ce canal à son entrée d'aval est de 21 pieds et 5 pouces. Nous emploierons le crédit que je demande à faire enlever les bancs de sable qu'on appelle " Bancs de Vidal ", à nettoyer et à creuser l'entrée supérieure. Déjà on a accordé à l'entreprise les travaux de creusement de ce canal sur un prolongement de 800 pieds à l'entrée d'aval, dans le but de prolonger le pilier qui se trouve à cet endroit. Les fondations reposent sur des caissons de bois sur lesquels on élève d'autres ouvrages en béton. Actuellement on ne compte que 18 pieds à l'entrée supérieure de ce canal. Hinckler Frères avaient été chargés d'enlever tout ce qui peut nuire à l'entrée du canal, à partir des bancs de sable Vidal. Cette entreprise est terminée. On avait demandé des soumissions par la voie des journaux, mais nous n'en avons reçu qu'une seule. Les entrepreneurs demandaient 80 centins par verge. Au mois de septembre 1894, on avait demandé des soumissions pour le creusement de l'entrée supérieure de ce canal, depuis les piliers d'entrée jusqu'aux limites de ces bancs désignés sous le nom de " Bancs Vidal ". Nous avons reçu cinq soumissions. L'entreprise a été accordée au plus bas soumissionnaire, C. S. Boone, de Toronto, à $1.74 par verge. Jusqu'à présent rien n'a été fait. On poursuit les travaux de prolongement du pilier qui se trouve au sud du canal, c'est-à-dire à l'entrée d'aval de ce dernier ; cet ouvrage ne sera terminé que l'été prochain. On a demandé des soumissions pour ces travaux et sept entrepreneurs ont répondu. Le plus bas soumissionnaire, W. Birmingham, d'Ottawa, a obtenu cette entreprise. Jusqu'au 30 novembre 1904, on avait dépensé $37,501.

M. BOYCE : Quand cette entreprise a-t-elle été accordée à M. Birmingham.

M. EMERSON : Quelque temps après que le Parlement eut voté ce crédit, c'est-à-dire avant Noël.

On a aussi conclu des arrangements avec MM. O'Boyle Frères pour le prolongement

du pilier commandant l'entré sud de ce canal jusqu'au point principal de l'entrée supérieure du même canal. Il s'agit d'une extension de 800 pieds qui consiste en une superstructure en bois reliée à un mur de béton. Cela rendra plus sûre l'entrée du canal, en évitant les courants contraires. Ces soumissions ont été reçues. C'est le plus bas soumissionnaire qui a eu l'entreprise au montant de $59,280.

M. HAGGART : Combien faudra-t-il encore dépenser pour terminer ces travaux d'amélioration ?

M. EMMERSON : Il faudra ajouter $150,000 aux $50,000 dont j'ai parlé.

M. BOYCE : Si l'honorable ministre voulait consentir à ce que cet item fût réservé, nous pourrions peut-être obtenir d'autres renseignements bien désirables.

M. EMMERSON : Je puis fournir tous ces renseignements maintenant et je voudrais qu'on en finît avec ce crédit.

M. BOYCE : La discussion pourrait se prolonger ; à mon point de vue, on gagnerait à lever la séance.

M. EMMERSON : Il est entendu que tout ce qui se rapporte au canal de Trent est réservé. Je proposerai un amendement dans ce sens, en soumettant un item se rapportant à ce canal.

(Adopté.)

Dommages causés par l'inondation, $7,000.

Cet item a été retranché du budget préparé d'abord, et il se trouve ici par une erreur de copiste. Tel qu'il est, on doit le porter au compte du revenu tandis que, raisonnablement, il devrait se trouver au nombre des prévisions de 1904. En conséquence, je propose que ce crédit de $7,000 soit rayé.

(La motion est adoptée et le crédit est rayé.)

M. EMMERSON : J'ai consenti à ce que le crédit concernant le canal de Trent fût réservé.

(M. le président fait rapport des propositions adoptées.)

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la séance soit levée.

M. R. L. BORDEN : Quelle proposition le Gouvernement nous présentera-t-il lundi ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable ministre de l'Agriculture demandera à la Chambre de continuer l'examen de son projet de loi concernant le recensement ; puis nous proposerons que la Chambre se forme en comité des subsides pour continuer l'examen du budget du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

(La motion est adoptée et la séance est levée à minuit et cinq minutes, samedi.

CHAMBRE DES COMMUNES.

LUNDI, 20 février 1905.

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

DEPOT DE PROJET DE LOI.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 64) relatif à la compagnie du chemin de fer des Comtés du centre.—(M. Stewart.)

Bill (n° 65) relatif à la compagnie de chemin de fer de la baie James.—(M. Talbot.)

Bill (n° 66), amendement au code pénal de 1892, relatif aux appels de certaines convictions sommaires.

CHANGEMENTS DANS LE CABINET.

M. R. L. BORDEN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, j'aimerais à savoir de l'honorable premier ministre si quelques changements ont eu lieu dans le cabinet depuis la session de 1904. Je n'en vois pas d'autre que l'admission dans le cabinet de l'honorable M. A. B. Aylesworth, un membre éminent du barreau d'Ontario. Au cours de la campagne électorale les journaux ont annoncé que M. Aylesworth était entré dans le cabinet, et je voudrais savoir si cette nouvelle était bien fondée, et si M. Aylesworth fait encore partie du ministère.

Sir WILFRID LAURIER : L'automne dernier, quelque temps avant l'élection, je me suis adressé à M. Aylesworth avec l'assentiment de mes collègues et l'approbation de Son Excellence le Gouverneur général et je lui ai demandé de faire partie du cabinet à titre de ministre sans portefeuille. M. Aylesworth accepta l'offre et posa sa candidature dans le comté de Durham. Mais il n'avait pas prêté serment comme ministre avant de commencer sa campagne, de sorte qu'il n'a jamais fait partie du cabinet et n'en fait pas partie actuellement.

Il ne fut pas nommé dans le comté de Durham et après l'élection je l'invitai de nouveau à faire partie du ministère. Il répondit que dans les circonstances et tant qu'il n'aurait pas décidé s'il se porterait de nouveau candidat, il préférait ne pas prêter le serment. J'espère cependant que M. Aylesworth prendra prochainement sa place dans le cabinet.

RAPPORTS DES PRESIDENTS D'ELECTION.

M. R. L. BORDEN : Le très honorable premier ministre déposera-t-il les rapports qui, d'après ce que je vois, ont dû être faits par les présidents d'élection dans les divisions électorales de Mackenzie et de Dauphin. L'honorable premier ministre se rappelle sans doute que dans la loi relative à la représentation des territoires du Nord-Ouest

il est dit que si, par accident ou autrement, la proclamation ne peut pas être affichée à temps pour laisser entre la date de l'affichage et celle de l'élection le nombre de jours réglementaires, le président de l'élection peut fixer une autre date pour la présentation officielle des candidats, et cette date sera la plus rapprochée possible, tout en accordant le nombre de jours que la proclamation doit être affichée avant la présentation. Il est dit aussi dans le statut, que dans ce cas, le président de l'élection fera un rapport spécial au greffier de la couronne en chancellerie, pour expliquer les causes du délai. La loi concernant les élections fédérales contient aussi une disposition semblable. Je suppose que ce rapport spécial a été fait relativement à l'élection dans les divisions électorales de Mackenzie et de Dauphin. Je considère que la Chambre devrait être mise en possession de ces deux rapports spéciaux. Je ferai remettre à mon très honorable ami le mémoire que j'ai ici et qui l'aidera à se procurer les renseignements que je demande.

PAIEMENT DES BOITES DE SCRUTIN.

M. J.-B. MORIN : J'aimerais à savoir du premier ministre s'il a une réponse, pour M. Cayouette, directeur du bureau de poste de Sainte-Claire, relativement aux boîtes de scrutin dont j'ai parlé l'autre jour. Il désire une réponse et si le premier ministre a quelques renseignements à me fournir, je me ferai un plaisir de les lui transmettre. Dans le cas contraire, je serai obligé d'écrire à M. Cayouette qu'il est impossible d'avoir de réponse.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette que la réponse que j'ai à donner ne soit pas plus satisfaisante pour M. Cayouette. D'après la lettre qu'il a adressée à mon honorable ami (M. Morin) j'ai compris qu'en 1891 M. Cayouette a reçu un certain nombre de boîtes de scrutin qui lui avaient été remises par le docteur Lesage, le président de l'élection, et qu'il les a encore en sa possession. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, nous ne savons pas ce que le docteur Lesage a pu faire et il n'y a rien dans les archives qui fasse voir qu'il a remis les boîtes à M. Cayouette.

M. MORIN : J'affirme à l'honorable premier ministre que les boîtes sont encore là. L'automne dernier, dès que le président de l'élection fut choisi, il est venu me demander où il pourrait faire fabriquer des boîtes de scrutin et je lui ai dit qu'il pourrait s'en procurer chez M. Cayouette. Il est allé en chercher quatre et M. Cayouette en a encore vingt et une en sa possession. Il voudrait s'en débarrasser, mais il ne sait qu'en faire. J'en ai parlé au directeur général des Postes en 1897 et il m'avait promis d'y voir. Je suppose qu'il n'y a plus pensé.

Sir WILLIAM MULOCK : Si je me rappelle bien la loi sur ce point, je crois que M. Cayouette serait dans la limite de ses droits et de ses attributions en renvoyant les boîtes au shérif ou au régistrateur du comté.

M. MORIN : C'est ce que le directeur général des Postes m'a dit et ce que j'ai répété à M. Cayouette, mais ce dernier veut savoir qui le paiera pour cela, et la question en est là.

SERVICE DE BATEAUX A VAPEUR POUR L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour, je profiterai de la présence du ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine) pour lui demander s'il a des nouvelles du " Stanley " et du " Minto ", qui font le service entre l'île du Prince-Edouard et le Nouvelle-Ecosse. Je suis informé que depuis trois semaines il n'y a pas eu une seule traversée.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Les rapports recus au ministère disent que ces navires n'ont pas encore réussi à passer à travers les glaces entre l'île et la terre ferme.

M. A. MARTIN : Je rappellerai au ministre qu'il y a actuellement à Québec un bateau brise-glace, le " Montcalm ", qui ne fait pas grand'chose. Ne pourrait-il pas l'envoyer au secours des deux autres ?

M. PREFONTAINE : Je suis obligé de faire la même réponse qu'à la première question. Il serait impossible d'envoyer un bateau brise-glace, dans les circonstances actuelles, surtout de Montréal, car le Saint-Laurent est gelé, à l'heure qu'il est.

BILLS D'INTERET PRIVE—COMPAGNIE ELECTRIQUE D'OTTAWA.

L'ordre du jour appelle la discussion en comité sur le bill (n° 12) relatif à la compagnie électrique d'Ottawa.—(M. Galliher).

M. MACPHERSON : Au nom de l'auteur du bill, je demande le renvoi de la discussion au mercredi, 1er mars prochain.

DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 60), tendant à donner la personnalité civile à la compagnie dite : The Algoma Copper Range Railway Company.—(M. Dyment).

Bill (n° 61), tendant à donner la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de Lebonk à la Baie-du-Tonnerre.—(M. Bole).

Bill (n° 62), relatif à la Compagnie du chemin de fer d'Edmonton au Yukon et au Pacifique. (M. Lamont.)

Bill (n° 63), tendant à donner la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de Brantford à Woodstock.—(M. Schell, Oxford).

FACER SOLID STEEL CAR COMPANY.

La Chambre se forme en comité pour discuter le bill (n° 27), relatif à certains brevets de la "Facer Solid Steel Car Wheel company" à responsabilité limitée.—(M. Caldwell.)

Sur l'article premier.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je dois dire que lorsque ce bill est venu en discussion au comité des bills d'intérêt privé, comme ministre responsable de l'administration de la loi concernant les brevets, je me suis opposé aux dispositions générales de cette proposition, telle qu'elle était rédigée. Je considère qu'elle demande une prolongation de la durée beaucoup trop longue, et que pour un des brevets, au moins, il n'y a pas lieu d'accorder de prorogation du tout.

Le bill tel que rédigé la première fois, visait cinq brevets, dépendant tous, plus ou moins, les uns des autres. L'un était encore valable pendant neuf ans : un deuxième, par suite d'une omission dans le renouvellement, était expiré ; les trois autres devaient prendre fin l'automne prochain. A plusieurs reprises, la Chambre a accordé des termes de grâce à des brevets, dans des circonstances semblables à celles que nous avons ici, c'est-à-dire, parce que pendant toute l'existence du brevet, personne n'avait pu s'en servir ni l'utiliser dans l'intérêt du public. C'est le cas qui se présente ici, pour ces brevets. La proposition a été faite de faire revivre le brevet expiré par suite d'une erreur, comme cela se fait assez souvent, et d'accorder une prolongation d'existence à ceux qui doivent expirer l'automne prochain, de manière à les faire durer aussi longtemps que celui qui est encore valable pour un certain nombre d'années.

M. FOSTER : Neuf ans ?

M. FISHER : Oui. Après quelques hésitations, les auteurs du bill acceptèrent ce compromis et le comité l'adopta unanimement et fit rapport du bill ainsi amendé.

M. FOSTER : Les quatre autres brevets concernent tous des perfectionnements ou des changements apportés à la première invention ?

M. FISHER : Non ; mais ils dépendent tous les uns des autres et se rapportent tous à la fabrication des roues de wagon en acier. Les propriétaires du brevet n'auront pas la pleine jouissance de leur invention, s'ils n'ont pas aussi les premiers autres brevets ; c'est-à-dire que le premier brevet repose plus ou moins sur les autres.

M. R. L. BORDEN : Chaque fois qu'il s'est agi de prolonger la durée d'un brevet expiré nous avons toujours adopté une formule uniforme pour réserver les droits de ceux qui avaient commencé à fabriquer, dans l'intervalle. Dans le bill actuel, cette réserve est-elle exactement semblable à celle qui nous a toujours servie de règle

M. FISHER : Oui ; le secrétaire du comité a reçu ordre de la rédiger en la manière ordinaire.

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

MESSAGE DU GOUVERNEUR GENERAL.

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

M. l'ORATEUR en donne lecture en ces termes :

Messieurs les membres de la Chambre des Communes.

J'accuse réception de l'adresse que vous avez adoptée en réponse au discours que j'ai prononcé à l'ouverture de la présente session, et je vous en remercie cordialement.

GREY.

Hôtel du Gouvernement,
Ottawa, 16 février 1905.

QUESTIONS.

DEPOT DES PHARES A PRECOTT.

M. LALOR —par M. Lancaster—:

1. Les édifices et constructions du Gouvernement au dépôt des phares à Prescott, ont-ils été donnés à l'entreprise ?

2. Dans l'affirmative, des soumissions ont-elles été demandées, et dans quels journaux et à quelles dates les annonces ont-elles été publiées ?

3. Quelles soumissions ont été reçues, quelles offres ont été faites et qui a obtenu l'entreprise ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Il n'y avait que deux constructions nouvelles, peu importantes, et des réparations aux anciennes. Ce travail a été fait en régie par les ouvriers employés au dépôt.

2. Même réponse.

3. Même réponse.

FALSIFICATION DU SUCRE ET DU SIROP D'ERABLE.

M. BELAND :

1. Le Gouvernement est-il en mesure à l'heure qu'il est de contrôler la production du sucre d'érable et du sirop d'érable en Canada ?

2. Est-il à la connaisance du Gouvernement que la falsification de ces produits se pratique sur une grande échelle dans les principales villes, et que l'on offre actuellement en vente à Montréal sous le rubrique "sirop d'érable de la Beauce" et "sucre d'érable de la Beauce" des articles ne renfermant qu'une infime proportion de sève d'érable ?

3. Est-ce l'intention du Gouvernement de sévir contre cette pratique destinée à ruiner la réputation dont jouit à bon droit le comté de la Beauce pour ses produits de l'érable ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Non.

2. Il n'est pas à la connaissance du Gouvernement qu'on offre en vente à Montréal, comme "sucre d'érable de la Bauce" et "sirop d'érable de la Beauce" des articles ne renfermant qu'une infime proportion de sève d'érable, mais une enquête sera instituée immédiatement.

3. Le département prend des mesures énergiques pour empêcher la falsification du sucre et du sirop d'érable. Des poursuites ont déjà été intentées sous l'empire de la loi concernant la falsification.

IMMIGRATION DES ENFANTS.

M. U. WILSON (par M. W. J. Roche) :

1. Quelle aide (s'il en est) le Gouvernement donne-il aux personnes qui amènent des enfants de la mère patrie au Canada ?

2. Combien ont été amenés en ce pays au cours de l'année fiscale 1904, et quel âge avaient-ils ?

3. De quelle partie de la mère patrie ces immigrants viennent-ils ?

4. A quelles institutions ont-ils été envoyés, et combien à chaque institution ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre de l'Intérieur) :

Les sociétés philantropiques amènent deux classes d'enfants au Canada: (a) des enfants des maisons des pauvres et des institutions industrielles, pour lesquels nous ne payons ni commissions ni primes ; (b) des enfants pris dans les familles et dans les maisons d'éducation, pour lesquels, depuis 1873-74, nous payons une commission de $2 par tête.

2. 2,212, dont 525 sur lesquels la prime était payable ; 443 garçons et 82 filles ; l'âge varie de 5 à 18 ans.

3. Des familles, des maisons d'éducation, des institutions industrielles et des maisons des pauvres.

4. Aux institutions suivantes, au Canada : Bristol Emigration Society, Saint-Jean (N.-B.), 40 ; Canadian Catholic Emigration Society, Ottawa (Ont.), 106; Le docteur T. Bowman Stephenson, Hamilton, 60 ; Mlle Macpherson, Stratford, 142 ; Church of England, Waifs and Strays Society, Sherbrooke, 54 ; Church of England, Niagara-sur-Lac, 29 ; M. J. W. C. Fagan's Home, Toronto, 49 ; Rev. Robert Wallace. Belleville, 94 ; Mme Birt, Knowlton (P.Q.), 106 ; M. J. T. Middlemore, Halifax (N.E.), 130 ; Dr. Barnardo's Homes, Toronto, Peterboro (Ont.), Winnipeg et Russell (Man.), 1,188 ; Catholic Emigration Association, Montréal (P.Q.), 206 ; Working Boys' Home, Lennoxville (P.Q.), 8.

RETARDS DANS L'IMPRESSION DES RAPPORTS DE LA COUR SUPREME.

M. MONK—(par M. Baker) :

1. Le Gouvernement sait-il que des plaintes nombreuses ont été faites par des membres du barreau au sujet du retard apporté à l'impression des rapports de la cour suprême ?

2. Quelle est la cause de ces retards et quelles mesures ont été prises par le Gouvernement pour y mettre fin ?

3. Le greffier est-il autorisé à faire imprimer lesdits rapports là où il le juge à propos ? Dans la négative, pourquoi ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Il n'y a pas eu de plaintes, excepté récemment à propos du retard dans la publication du numéro courant des rapports de la cour suprême.

2. (a) Le retard a été causé par l'encombrement dans les ateliers de reliure, la session ayant commencé très de bonne heure, Pour ne pas retarder les travaux de la Chambre on a donné la préséance aux rapports des ministères. Durant les deux derniers mois, il y a eu une énorme quantité de travail à faire.

(b) Depuis des années ces ateliers sont insuffisants. On est à faire des changements pour agrandir les ateliers de reliure. En attendant, les rapports des départements sont presque tous finis. Le numéro en retard des rapports de la cour suprême sera prêt au commencement de cette semaine.

3. Le greffier de la cour Suprême, pas plus que les autres fonctionnaires, n'est autorisé par la loi à faire imprimer quoi que ce soit ailleurs qu'à l'imprimerie de l'Etat.

BLANCS DE BULLETINS POUR LES ELECTIONS FEDERALES.

M. SPROULE :

1. Au sujet de la réponse faite par le premier ministre lundi, le 13 février courant, concernant le mode suivi pour l'envoi des blancs de bulletins aux présidents d'élection à quelle date a été reçue la réclamation du président d'élection de Lanark-Sud ?

2. A quelle date a été reçue la réclamation du président d'élection de la cité d'Ottawa ?

3. Quand les mille bulletins additionnels lui ont-ils été expédiés ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. La lettre contenant la réclamation relative à Lanark-sud était datée du 29 octobre 1904.

2. La réclamation concernant Ottada a été faite par le téléphone un jour ou deux avant le 31 octobre.

3. La demande de nouveaux bulletins a été faite le 31 octobre et 1,000 ont été envoyés à cette date.

Le 21 novembre 1,499 bulletins non employés ont été renvoyés à l'imprimerie du roi.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—M. F. B. CHAPMAN.

M. FOSTER :

1. M. F. B. Chapman, actuellement inspecteur du combustible sur le chemin de fer Intercolonial, a-t-il été employé sur ce chemin en aucun temps avant son emploi actuel ? Dans l'affirmative, en quelle qualité et pendant quel temps ?

2. A-t-il en aucun temps été renvoyé du service ? Dans l'affirmative, quand et pour quel motif ?

L'honorable M. E. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : 1 et 2. Il n'y a pas à l'emploi de l'Intercolonial d'inspecteur du combustible du nom de F. B. Chapman ; il y a cependant un jeune homme du nom de F. B. Chapman qui a été employé comme contrôleur et commis du mois de juin 1891, au mois de février 1897, date à laquelle il a été congédié, parce qu'il fallait réduire le personnel. Dernièrement, il a été engagé de nouveau, comme commis dans le bureau du comptable du service technique.

JOACHIM GODBOUT, GARDIEN DE PHARE, SAINT-LAURENT.

M. MONK (par M. Baker) :

1. Le Gouvernement sait-il que le nommé Joachim Godbout, garde-phare, à l'emploi de l'Etat, à Saint-Laurent, île d'Orléans, s'est mêlé activement de l'élection fédérale dernière jusqu'à insulter le candidat de l'opposition et ses amis publiquement aux assemblées publiques ?

2. Entre-t-il dans la politique du Gouvernement de tolérer de pareils actes de la part de ses employés ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.

2. Non. Le Gouvernement a fait connaître sa politique sur ce point en plus d'une occasion.

DEPENSES PAR M. J. HUOT, MAIRE DE L'ANGE-GARDIEN.

M. MONK (par M. Baker) :

1. Dans le cours des mois de septembre, octobre ou novembre derniers le Gouvernement, ou quelque département ou quelque fonctionnaire d'un département quelconque a-t-il écrit à J. C. Huot, maire de l'Ange-Gardien, lui apprenant qu'une somme de $600 ou autre somme avait été mise à sa disposition pour l'exécution de certains travaux sur la grève en face de ladite paroisse ?

2. Dans l'affirmative, la somme en question a-t-elle été transmise audit J. C. Huot et sinon, pour quelle raison ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Le 12 octobre 1904, M. Jos. Huot, de l'Ange-Gardien, a été autorisé à dépenser $600 pour faire enlever des galets sur la grève.

2. Le bordereau de paie et les comptes n'ont pas encore été reçus et par conséquent rien n'a encore été payé.

PAROISSE DE ST-FRANCOIS, ILE D'ORLEANS.

M. MONK (par M. Baker) :

1. Dans le cours de septembre, octobre ou novembre derniers une certaine somme d'argent a-t-elle été envoyée à ou mise à la disposition d'aucune personne dans la paroisse de Saint-François, île d'Orléans, par le Gouvernement ou par quelque département de l'administration, pour travaux de réparations au quai de ladite paroisse, ou autres travaux ?

2. Dans l'affirmative, quelle somme et quel est le nom de la personne ?

3. L'argent a-t-il été dépensé et la personne en question en a-t-elle rendu compte ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Non.

DEMISSION DU JUGE CHOQUETTE ET SA NOMINATION AU SENAT.

M. MONK (par M. Barker) :

1. Quelle est la date de la démission de l'honorable M. P. A. Choquete comme juge puîné de la Cour Supérieure dans la province de Québec ?

2. Quelle est la date de la nomination dudit honorable M. P. A. Choquete comme sénateur ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Dans le mois de septembre dernier M. le juge Choquette a envoyé sa démission au premier ministre. Le premier ministre avait la conviction qu'il l'avait immédiatement transmise au ministère de la Justice, mais depuis qu'avis a été donnée de cette question, il a constaté qu'elle n'avait pas été envoyée. Elle a été égarée. M. le juge Choquette a été nommé sénateur le 30 septembre 1904, ce qui, par le fait même, rendait vacante sa place de juge.

JETEE A GRAND-BEND.

M. ARMSTRONG :

1. La construction de la jetée à Grand-Bend a-t-elle été retardée ?

2. Dans l'affirmative, quelle est la cause du retard et quand ladite jetée sera-t-elle commencée ?

3. Quand la jetée et le dragage seront-ils terminés ?

4. Quel est le coût estimatif de la jetée et du dragage ?

5. Quel montant a été dépensé pour la jetée jusqu'à ce jour ?

6. Qui est inspecteur du Gouvernement pour ces travaux ?

7. Quel salaire reçoit-il ?

8. Quand son service a-t-il commencé ?

9. Quel montant lui a été payé, et combien a-t-il gagné jusqu'à ce jour ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (pour le ministre des Travaux publics) :

1. Oui.

2. Le retard est dû aux difficultés qu'on a éprouvées à se procurer les matériaux ; les travaux commenceront le printemps prochain, aussitôt que possible.

3. Aux termes du contrat, la jetée doit être finie le 30 juin 1905.

4. Le prix fixé au contrat, pour la jetée, est de $21,388. Dans le contrat, il n'est pas question de dragage.

5. $300.
6. M. John Rae.
7. $3 par jour de travail.
8. Le 4 juillet 1904.
9. $300.

FONCTIONNAIRES OFFICIELS DANS LES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. HERRON :

1. Quels officiers ou fonctionnaires du Gouvernement dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest ont démissionné en 1904, à quelles dates et pour quels motifs ?

2. Lesquels d'entre eux, s'il en est, ont été employés de nouveau par le Gouvernement depuis cette époque, à quelles dates et en quelle qualité ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je suppose que ces questions n'intéressent que le ministère de l'Intérieur. A tout événement, je n'ai la réponse que pour ce ministère, et elle est comme suit :

1. J. Kelso Hunter, 17 février 1904, sous-régistrateur, dans le district d'enregistrement des terres d'Assiniboïa ; pas de raison donnée. A. E. Wilde, 31 janvier 1904, agent conjoint des terres fédérales, à Melfort, Saskatchewan, pas de raison donnée. David M. Logie, 13 janvier 1904, commis au bureau des terres fédérales à Prince-Albert, pas de raison. W. H. Reed, 27 janvier 1904, sous-agent des bois de la couronne, à Strathcona, transféré à Winnipeg. H. S. Chaplin, 18 avril 1904, commis au bureau des terres fédérales à Calgary, pas de raison. Mademoiselle Minnie M. McDonald, 6 mai 1904, commis au bureau des terres fédérales à Régina, pas de raison. M. R. King, 26 mai 1904, sous-agent des terres fédérales à Melfort, Saskatchewan, pas de raison. P. A. Miquelon, 7 juin 1904, sous-agent des terres fédérales à Waterskiwin (Alb.), pas de raison. James Brewster, 12 avril 1904, guide, Innisfail, a quitté le district. H. M. Douglass, 1er juillet 1904, sous-agent des terres fédérales, Innisfail, pas de raison. H. M. Reed, 3 juillet 1904, commis au bureau des titres, Régina, pas de raison. Thos. Turnbull, 31 août 1904, inspecteur des arpentages, Winnipeg, pas de raison. J. D. Holden, 30 septembre 1904, sous-agent des terres fédérales à Leduc (Alb.), pas de raison. Mademoiselle M. Armstrong, 7 novembre 1904, commis au bureau des terres fédérales, Régina, pas de raison. P. M. Bredt, 30 septembre 1904, agent d'immigration, Régina, pas de raison.

2. A. D. Wild, 1er juin 1904, sous-agent des terres fédérales, Melfort (Sask.).

HANGARS PERMANENTS A MONTREAL.

M. PICHE :

1. Par qui les plans des entrepôts pour l'emmagasinage du grain dans le port de Montréal ont-ils été préparés ?

2. Quelles sont les personnes qui ont été employées à cette préparation et quelles ont été les dépenses occasionnées par ce travail ?

3. Qui a préparé les plans des transporteurs destinés à distribuer le grain de l'élévateur construit par le Gouvernement dans le port de Montréal jusque dans les steamers ?

4. Est-ce qu'une personne du nom de Metcalfe a été employée à cet ouvrage et quel est le prix qu'il a été convenu de lui payer pour cela ?

5. M. Johnson, le gérant général et ingénieur de la " Dominion Bridge Company ", a-t-il travaillé à ces plans et doit-il être payé pour son travail ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Les commissaires n'ont pas d'entrepôts pour l'emmagasinage du grain dans le port de Montréal, excepté un élévateur pour le grain.

2. Les plans pour l'élévateur ont été préparés par la " Steel Storage and Elevator Conctruction Co.", de Buffalo (N.-Y.). C'est cette compagnie qui est chargée de la construction de l'élévateur, et le coût des plans est compris dans le coût de la construction.

3. Le Gouvernement n'a pas d'élévateur à Montréal ; celui des commissaires est muni de deux transbordeurs pour charger les navires, ils sont compris dans l'entreprise ainsi que les plans de ces transporteurs. Deux autres transporteurs ont été ajoutés et les plans en ont été préparés par l'ingénieur en chef de la commission.

4. Ni M. Metcalfe, ni M. Johnson n'ont été employés à la préparation des plans des transporteurs ; ni l'un ni l'autre n'ont été payés pour cela.

5. Voir la réponse n° 4 ci-dessus.

MILICE NAVALE DU CANADA.

M. MONK (par M. Baker) :

1. Quelle dépense totale a été faite par le Gouvernement dans l'organisation d'une milice navale du Canada ?

2. Quel est le nombre total des officiers et de l'équipage faisant actuellement le service sur le steamer de l'Etat, le " Canada " ?

3. Où se trouve actuellement ce steamer et à quoi servira-t-il pendant les prochains quatre mois ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Aucune.
2. Soixante-dix.
3. A Nassau, Antilles. Actuellement, le navire est en croisière d'instruction. Vers le milieu d'avril, il ira rejoindre la flotte employée à la garde des pêcheries sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse.

TRAVAUX D'INGENIEURS DANS LE COMTE DE JOLIETTE.

M. MONK (par M. Barker) :

1. Le Gouvernement a-t-il employé des ingénieurs, au cours des mois d'octobre et novembre derniers, pour faire un tracé de chemin de fer dans le comté de Joliette ?

2. Quel était le but des travaux entrepris par lesdits ingénieurs, et ces travaux avaient-ils quelque rapport avec la nouvelle voie ferrée transcontinentale ?

3. Quel est le coût total des travaux ainsi faits par lesdits ingénieurs et leurs employés ?
4. Lesdits ingénieurs ont-ils fait un rapport écrit ? Quelle en est la date ?
5. Qui avait la direction desdits travaux, et quel montant a été payé à titre de salaire audit directeur ?

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Durant les mois d'octobre et novembre derniers, le Gouvernement n'a pas employé d'ingénieurs pour faire un tracé de chemin de fer dans le comté de Joliette, mais j'ai lieu de croire que la commission du chemin de fer transcontinental a fait faire des études dans ce comté, mais non sous la direction du Gouvernement.

DROITS DE PECHE DANS LES ESTUAIRES DES FLEUVES.

M. MONK (par M. Barker) :

Où en est le différend qui s'est élevé entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales au sujet du droit de réglementation de la pêche dans les estuaires des fleuves ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Le différend qui s'est élevé entre les provinces et le gouvernement fédéral n'est pas encore réglé.

STEAMERS EMPLOYES A LA PROTECTION DES PECHERIES.

M. LEWIS :

1. Comment se nomment les steamers employés par l'Etat à la protection des pêcheries?
2. Quels sont le tonnage, la force motrice, le nombre des hommes d'équipage, le nom du constructeur et l'âge de chaque navire ?
3. Où est stationné chaque navire et quelle est, en général, la nature de son service ?
4. Combien de mois, par année, chaque navire est-il en service actif ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Noms des steamers : "La Canadienne", "Petrel", "Constance", "Curlew", "Falcon", "Brant", "Kestrel", "Vigilant", "Canada", "Swan", "Georgia", "King Fisher", "Osprey."

Navires.	Tonnage. Brut.	Tonnage. Net.	Chevaux vapeurs.	Hommes d'équipages.	Nom du constructeur.	Construit en
'La Canadienne'	372	227	60	20	I. Duncan et Cie., Pt. Glasgow, (G.-B.)	1880
'Petrel'	192	98	54	13	Polson's, Toronto	1892
'Constance'	185	126	54	15	"	1891
'Curlew'	158	96	54	11	"	1892
'Falcon'	52	33	2	3	M. Wallace, Lake Bennett (C.A.)	1898
'Brant'	142	58	33	8	J. White, O'Leary (I.P.-E.)	1899
'Kestrel'	311	188	59	17	A. Wallace (C.A.)	1903
'Vigilant'	396	242	65	.....	Polson's, Toronto	1904
'Canada'	411	136	209	48	Vickers Sons & Maxim, Angleterre	1904
'Swan'	12	8	3	2	A Nanaïmo (C.A.)	1894
'King Fisher'	107	107	.....	18	Jos. McGill Shelburne, (N.-E.)	1892
'Osprey'	125	125	.....	16	"	

3. Ces steamers doivent protéger nos pêcheries jusqu'à trois milles du littoral ; ils surveillent les embarcations de pêche des Etats-Unis le long de la côte et se déplacent constamment.
4. Pendant neuf mois environ ; mais cela dépend toujours des mouvements des bateaux de pêche des Etats-Unis.

STEAMERS EMPLOYES AU SERVICE MARITIME ET FLUVIAL.

M. LEWIS :

1. Quels sont les noms des steamers employés par l'Etat au service océanique et fluvial ?
2. Quels sont le tonnage, la force motrice, le nombre des hommes d'équipage, le nom du constructeur et l'âge de chaque navire ?
3. Où est stationné chaque navire et quelle est, en général, la nature de son service ?
4. Combien de mois, par année, chaque navire est-il en service actif ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Noms des steamers : "Minto", "Stanley", "Lady Laurier", "Lansdowne", "Aberdeen", "Druid", "Quadra", "Montcalm", "Champlain."

2. "Minto"—Tonnage, 1,090 tonneaux bruts et 372 tonneaux nets ; chevaux-vapeur, 216 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 7 officiers, 37 matelots ; nom des constructeurs, Gourlay frères, de Dundee ; âge du navire, 5 ans.

"Stanley"—Tonneaux, 914, bruts, 395, nets ; chevaux-vapeur, 206 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 6 officiers, 34 matelots ; nom des constructeurs. "The Fairfield Shipbuilding and Engineer Company," de Govan ; âge du navire, 16 ans.

"Lady Laurier"—Tonneaux, 1051, bruts, 413, nets ; chevaux-vapeur, 186 ; nombre

moyen des hommes d'équipage, 8 officiers, 31 matelots ; nom des constructeurs, Fleming et Ferguson, de Paisley ; âge du navire, 2 ans.

"Lansdowne"—Tonneaux, 680 bruts, 463, nets ; chevaux-vapeur, 80 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 7 officiers, 26 matelots ; nom du constructeur, J. O'Brien, de Maccan (N.E.) ; âge du navire, 20 ans.

"Aberdeen"—Tonneaux, 674, bruts ; 266, nets ; chevaux-vapeur, 200 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 7 officiers, 31 matelots ; nom des constructeurs, Fleming et Ferguson, de Paisley ; âge du navire, 10 ans.

"Druid"—Tonneaux, 503, bruts, 149, nets ; chevaux-vapeur, 59 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 60 officiers, 23 matelots ; nom des constructeurs, Fleming et Ferguson, de Paisley ; âge du navire, 2 ans.

"Montcalm"—Tonneaux, 1,432, bruts, 526, nets ; chevaux-vapeur, 3,600 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 6 officiers, 36 matelots ; nom des constructeurs, Napier et Miller, de Yorker ; âge du vaisseau, 1 an.

"Champlain"—Tonneaux, 522, bruts, 225, nets ; chevaux-vapeur, 850 ; nombre moyen des hommes d'équipage, 5 officiers, 28 matelots ; nom des constructeurs, Fleming et Ferguson, de Paisley ; âge du navire, 1 an.

3. "Minto", entre Georgetown et Pictou ; entretien des communications avec la terre ferme en hiver.

"Stanley", entre Georgetown et Pictou ; entretien des communications avec la terre ferme en hiver.

"Lady-Laurier", à Halifax ; service des phares et des bouées, agence de la Nouvelle-Ecosse.

"Lansdowne", à Saint-Jean ; service des phares et des bouées, agence du Nouveau-Brunswick.

"Aberdeen", à Québec, service des phares et des bouées, agence de Québec.

"Druid," à Québec ; service des phares et des bouées, agence de Quebec.

"Quadra", à Victoria ; service des phares et des bouées, agence de la Colombie-Anglaise.

"Montcalm", à Québec ; vaisseau brise-glaces—en été, service des phares et des bouées, agence de Québec..

"Champlain", à Rivière-Ouelle ; bateau passeur entre Rivière-Ouelle et la Malbaie.

4. Pendant toute l'année, sauf lorsqu'ils subissent des réparations.

REPARATIONS AUX VAISSEAUX DE L'ETAT.

M. CROCKET :

Quel a été le coût des réparations faites a chacun des navires sous la dépendance du ministère de la Marine et des Pêcheries, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1904 ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

REPARATIONS, EN 1903-1904.

Steamers fédéraux :

"Aberdeen"	$ 8,829 74
"Lansdowne"	6,030 93
"Quadra"	3,160 78
"Stanley"	11,053 59
"Minto"	6,130 88
"Druid"	7,079 32
"Lady Laurier"	36,107 62
"Constance"	6,134 55
"La Canadienne"	4,594 22
"Osprey"	292 87
"Curlew"	520 14
"Kingfisher"	445 99
"Kestrel"	2,115 34
"Georgia"	156 39
"Swan"	1,418 40

PROTECTION DES PECHERIES .

M. LEFURGEY (par M. Lancaster) :

Quel est le montant approximatif du bordereau de paye hebdomadaire ou mensuel de chacun des navires employés par l'Etat à la protection des pêcheries, et le montant total payé, chaque année, (a) pour gages, (b) pour approvisionnement, et (c) pour autres fins ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

Navires.	Bordereau de paie mensuel (moyenne).	Total des salaires.	Accessoires du pont et des chaudières et réparations.	Comestibles, combustibles, vêtements, etc.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
La Canadienne'	616 10	8,383 22	2,037 44	7,598 42
'Osprey'	310 17	4,722 08	2,404 14	6,158 32
'Curlew'	472 20	5,666 50	1,815 27	3,734 86
'Petrel'	554 55	6,654 50	997 97	4,000 63
'King Fisher'	331 94	3,983 32	1,670 77	5,048 34
'Kestrel'	1,065 59	12,787 12	4,085 26	9,153 84
'Swan'	115 00	1,380 00	1,912 18	589 63
'Georgia'	173 50	2,080 00	422 35	1,236 90
'Constance'	575 26	6,902 96	7,093 05	9,749 78

SERVICE MARITIME ET FLUVIAL.

M. LEFURGEY (par M. Lancaster) :

Quel est le montant approximatif du bordereau de paye hebdomadaire ou mensuel de chacun des navires employés par l'Etat au service maritime et fluvial, et le montant total payé, l'an dernier, (a) pour gages, (b) pour approvisionnements, et (c) pour autres fins ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Pendant l'exercice 1903-1904, la moyenne du bordereau de paye mensuel à été de $7,019.-21.)a)$84,426.32. (b) $134,497.07. (c) $78,392.-86.

BRISE-LAMES DE MIMINEGASH.

M. LEFURGEY (par M. Lancaster) :

1. Des réparations ont-elles été faites au brise-lames de Miminegash, en 1904 ?
2. De quelle manière les travaux ont-ils été exécutés ?
3. Si c'est par voie de soumission, quels étaient les soumissionnaires et le montant de chaque soumission ? A qui l'entreprise a-t-elle été adjugée ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (au nom du ministre des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Les travaux ont été exécutés en régie.

LA TUBERCULOSE.

M. GEO. H. PERLEY (Argenteuil) : Je propose que :

Cette Chambre déclare qu'il est temps que le Parlement prenne des moyens énergiques pour diminuer les ravages et la mortalité causés par la tuberculose sous ses formes diverses parmi la population du Canada.

N'ayant étudié ni la médecine ni le droit, ce n'est pas sans de graves appréhensions que je saisis la Chambre de cette question; mais son importance nationale et l'intérêt qu'elle m'inspire me serviront d'excuses. Inutile de définir la maladie dont parle le projet de résolution. La phtisie pulmonaire, le forme la plus ordinaire et la plus pernicieuse de la tuberculose, a été connue dès l'origine de la science médicale. Elle fit le sujet des commentaires et des études des hommes de l'art médical du temps de la Grèce ancienne, et de l'empire romain.

J'ai entre les mains les rapports officiels des secrétaires des conseils d'hygiène des provinces de Québec et d'Ontario, et ces rapports m'apprennent que 60,540 décès ont eu lieu dans ces deux provinces, en 1903, dernière année au sujet de laquelle nous possédons des renseignements officiels. Dans la province de Québec, 2,943 personnes ont été emportées par la tuberculose, tandis que 2,017 décès seulement ont été causés par toutes les autres maladies contagieuses. La même année, dans la province d'Ontario 2,723 personnes ont succombé à la tuberculose et toutes les autres maladies contagieuses n'ont fait que 1,938 victimes.

A en juger par ces deux provinces, 8,000 personnes environ sont mortes de la tuberculose, en 1903, dans tout le Canada. Cela équivaut au dixième des décès qui ont eu lieu. De plus, je constate que presque tous les auteurs sont d'accord à dire qu'on ne tient pas la tuberculose responsable de tous les décès qu'elle cause. En effet, quelques-uns des auteurs les plus célèbres avancent qu'un huitième de tous les décès provient de cette maladie ; d'autres affirment même qu'il faut attribuer à celle-ci le cinquième de la mortalité. Les statistiques officielles de la Colombie-Anglaise pour l'année 1901 déclarent que la phtisie—l'une des formes de la tuberculose—est la cause du sixième des décès qui ont lieu parmi la race humaine et du quart de la mortalité, abstraction faite des décès parmi les enfants jusqu'à l'âge de quinze ans et parmi les adultes entrés dans la soixantaine. Elle exerce surtout ses ravages au moment où la vie d'un individu est plus précieuse. Non seulement ses victimes sont nombreuses, mais on estime qu'au Canada de trente à quarante mille personnes sont atteintes de cette maladie. Il faut en conclure qu'un grand nombre des poitrinaires sont incapables de vaquer à leurs occupations ordinaires et que les familles de ceux qui sont pauvres sont un fardeau plus ou moins lourd pour la société.

Pendant des siècles on a cru que la consomption était une maladie héréditaire et incurable et son apparition était accueillie avec un sentiment de fatalisme et de désespérance ; aussi ne faisait-on presque rien pour enrayer ses funestes ravages. Mais, depuis quelques années, on est revenu de cette erreur et l'on sait maintenant que cette affection n'est pas héréditaire. En effet, il a été démontré que les enfants des poitrinaires, s'ils sont éloignés de leurs parents dès leur naissance et élevés dans un milieu convenable, ne sont guère plus exposés que les autres à contracter cette maladie.

Nous savons aussi que l'unique cause de cette maladie est une bactérie connue sous le nom de bacille de la tubercule qui entre dans l'économie avec l'air que nous respirons et qui contient une foule de ces germes desséchés. Par conséquent, cette maladie, qui n'est pas, à proprement parler, contagieuse, peut se communiquer très facilement grâce à l'incurie ou à l'ignorance des personnes qui en sont atteintes. Cependant, bien que cette affection se communique aisément, on peut sans difficulté en enrayer la propagation et empêcher les malades de transmettre à d'autres au moyen de précautions très simples, principalement en tenant leurs crachats à l'état humide et en les détruisant. En effet, il est reconnu de nos jours que c'est dans un sanatorium bien entretenu qu'on court moins de risques de contracter la tuberculose, car lorsque les règlements

sont fidèlement observés, il n'y a pas lieu de craindre la contagion. J'ai connu moi-même, et tous les députés de cette Chambre ont dû connaître des familles où il y avait un tuberculeux et dont les membres ont contracté cette maladie, l'un après l'autre, uniquement parce qu'ils ignoraient les soins à prendre. Si nous prenions dans nos foyers les précautions que l'on prend dans les sanatoriums, rien ne s'opposerait plus à la disparition de cette maladie .

Afin de prouver que les sanatoriums et les autres mesures préventives abaissent les taux de la mortalité, je rappellerai qu'en 1891, dans la ville de Londres,en Anngleterre, la tuberculose a fait 22 victimes dans chaque groupe de 10,000 personnes. Aujourd'hui, il existe des hôpitaux et d'autres moyens de prévention. Sa Majesté le roi, après avoir reçu un million de dollars pour des œuvres pies, a jugé que le meilleur emploi qu'il pouvait faire de ce don était de le consacrer à l'érection de sanatoriums pour les poitrinaires. Grâce à ces mesures préventives, les décès causés par la tuberculose, qui étaient de 22 par 10,000 habitants en 1891, n'étaient plus de 17.3 par 10,000 en 1896. De plus, nous constatons que, dans les grandes villes, le taux de la mortalité est en raison inverse des efforts faits pour enrayer la propagation de cette maladie. En 1894, dans chaque groupe de 10,000 habitants, la tuberculose a fait 44.3 victimes à Saint-Petersbourg ; 41.6 à Paris ; 24.1 à New-York ; 22.3 à Berlin et 17.3 à Londres.

Non-seulement on peut prévenir l'éclosion de cette maladie, mais les travaux des hommes de l'art depuis quelques années ont démontré qu'on peut la guérir et qu'on en a parfaitement raison au début. Le docteur Bremner, d'Allemagne, qui a pris une part active à l'œuvre des sanatoriums, après avoir étudié 5,000 cas de tuberculose, a constaté que 59 p. 100. des patients ont été guéris lorsque la maladie était dans ses premières phases, et que 21 p. 100 des malades plus gravement atteints ont échappé à la mort. Les rapports des sanatoriums de l'Amérique et de l'Europe font foi de l'exactitude de ces calculs. Je vois dans ces rapports que le taux des guérisons varie de 40 à 60 p. 100 lorsque la maladie est encore dans ses débuts.

Les uns croient que le climat joue un rôle important dans le traitement de cette maladie. Heureusement, l'on sait maintenant qu'une cure peut avoir lieu sous n'importe quel climat, pourvu que le patient puisse demeurer au grand air. Le traitement est des plus simples ; il suffit du soleil, de l'air pur et d'une bonne alimentation. Les riches sont en état de se soigner. Lorsque cette redoutable maladie frappe un membre d'une famille riche, celle-ci a les moyens de lui procurer le traitement qui le ramènera probablement à la santé, mais les pauvres ne sont pas capables de prendre soin d'eux-mêmes. Tous les députés, j'en suis certain, ont connu des familles indigentes dont les membres ont succombé les uns après les autres sans qu'on ait rien fait, pour ainsi dire, afin de les soulager. J'ai parlé de la possibilité d'empêcher l'éclosion de cette maladie et d'en obtenir la guérison afin de démontrer que le Parlement pourrait faire beaucoup de bien, s'il voulait s'occuper de cette question. En vérité, le Canada ne fait pas grand'chose pour combattre ce fléau. Le seul sanatorium établi par une province canadienne est celui de Kentville (N.-E.), qui peut recevoir dix-huit patients. Il y a plusieurs sanatoriums privés, l'un dans la Nouvelle-Ecosse en état de recevoir huit malades, un autre dans la province de Québec assez grand pour le traitement de seize tuberculeux et trois dans Ontario où 210 malades peuvent être soignés. Je crois qu'on a dernièrement entrepris de construire un sanatorium au Nord-Ouest, mais j'ignore si cet établissement a ouvert ses portes.

On voit donc que ces sanatoriums ne peuvent loger que 252 malades, tandis qu'au Canada 40,000 personnes sont atteintes de la tuberculose. Les municipalités canadiennes, je le regrette, n'ont guère tenté d'enrayer le mal. Quelques grandes villes ont fait certaines démarches ; mais en somme, on a permis à la maladie d'éclore et de se propager dans presque tous les coins du pays. Un poitrinaire ne peut pas se réfugier ailleurs que dans l'un de ces établissements. Presque tous les hôpitaux refusent de recevoir les phtisiques. Je citerai un triste cas dont nous avons été témoins il y a quelques années, à Ottawa, lors de la grande conflagration. L'épouse d'un citoyen, qui fut trouvée brûlée, était poitrinaire. Lui-même contracta la maladie, ainsi que ses deux enfants, parce qu'ils n'avaient pas d'autre refuge que leur foyer et qu'ils se communiquèrent la contagion. Jusqu'ici, l'initiative des personnes charitables n'a pas pu trouver une solution satisfaisante de ce problème.

Depuis cinq ans, il existe au Canada une société connue sous le nom de l'association canadienne contre la phtisie et les autres formes de la tuberculose, dont le siège social est dans la cité d'Ottawa. Cette association a été fondée dans le but de renseigner la population par la distribution de brochures et de renseignements, et de faire comprendre aux municipalités et aux gouvernements la nécessité de prendre des mesures pour mettre fin aux ravages de cette redoutable maladie. L'ancien Gouverneur général en fut le premier président d'honneur et il s'occupa activement de favoriser les desseins de l'association. Je suis bien aise de dire que le présent Gouverneur général, lord Grey, a assumé la même tâche et qu'il est président d'honneur. Je fais partie du comité de régie depuis la fondation de cette société et j'en connais bien le fonctionnement. Je crois que nous avons fait du bien. Nous avons un secrétaire qui est aussi un conférencier et qui parcourt le pays afin de signaler à la population le dan-

ger de cette maladie et les moyens de l'éviter. Nous avons répandu une foule de renseignements. Le Gouvernement fédéral nous accorde depuis quelques années une somme de $2,000 et je lui en témoigne ma gratitude au nom de la société. Notre principale préoccupation est de fonder des sanatoriums. Cette question a été soulevée, le printemps dernier, lors de notre réunion annuelle, et des délégués furent choisis et reçurent mission de se rendre auprès des autorités fédérales et de leur demander de l'aide afin de fonder des sanatoriums. Nous leur demandions d'aider le gouvernement des provinces à construire dans chacune d'elles un sanatorium qui servirait de leçon de choses et de modèle aux particuliers. Aujourd'hui, tous ceux qui souffrent de cette maladie sont des foyers d'infection pour leur entourage, et chaque malade reçu dans un sanatorium contribue à répandre des renseignements ; par son entremise, les autres apprennent ce qu'ils doivent faire pour se guérir et pour empêcher leurs amis et leurs parents de contracter la maladie. C'est ainsi qu'un sanatorium a une double utilité ; il conserve la vie du malade et contribue à en arracher d'autres à la mort.

On a prétendu que ce sujet était exclusivement du ressort des provinces. Je répondrai que les provinces sont incapables d'enrayer efficacement ce mal, tant il est répandu dans toute l'étendue du Canada. Il ne faut pas oublier que trente à quarante mille personnes en sont atteintes, bien que plusieurs d'entre elles soient en état de marcher et de travailler. En effet, un observateur ordinaire ne s'apercevrait pas que plusieurs d'entre elles souffrent de cette maladie. Elles vont ici et là et propagent la contagion. Le gouvernement d'une province ne pourrait pas entreprendre de combattre ce fléau, car il ne pourrait pas ériger une muraille de Chine à la frontière et les tuberculeux d'ailleurs se réfugieraient dans la province qui prendrait soin de ces malades. Une province ne pourrait pas adopter de règlements pour interdire aux habitants des autres provinces de venir sur son territoire. Il est nécessaire que les poitrinaires vivent au grand air, et la température étant plus agréable à cette saison de l'année dans certaines parties du pays, les malades se rendraient naturellement aux endroits où ils pourraient avoir plus de bien-être. Il saute aux yeux que les provinces ne peuvent pas, individuellement, résoudre ce problème d'une manière satisfaisante.

A mes yeux, cette Chambre n'a pas de plus grand devoir que celui de fournir les moyens de diminuer les ravages de ce fléau. Si nous laissons aux municipalités et à l'initiative des particuliers le soin d'arracher à la mort ces infortunées victimes, plusieurs succomberont avant d'être secourues et la contagion continuera à se répandre. Ce n'est pas à dire que le gouvernement fédéral doive entreprendre cette tâche, seul, mais il doit agir de concert avec les provinces, et les municipalités elles-mêmes sont tenues de lui apporter leur concours. L'association demande au Parlement de venir en aide à la construction de sanatoriums, mais à mon avis le mal ne sera extirpé que du jour où le gouvernement fédéral entreprendra cette tâche sous la direction d'un chef du service de l'hygiène et d'un personnel de fonctionnaires d'Ottawa. Le professeur Knoff, un spécialiste, a dit :

> Pour combattre avec succès la phtisie qui ronge les masses, il faut les efforts réunis d'un sage gouvernement, de médecins habiles et d'une population éclairée.

Si la petite vérole ou la fièvre scarlatine, faisait autant de victimes—8,000—la population du Canada ferait entendre des cris d'indignation si formidables que le Gouvernement remuerait ciel et terre pour enrayer les progrès de ces maladies. Or, la tuberculose cause plus de ravages que la petite vérole, la diphtérie, la fièvre scarlatine, la rougeole, le choléra, la lèpre, le typhus, la fièvre typhoïde et la fièvre jaune, réunis ; pourtant, on peut en empêcher l'éclosion et la guérir bien souvent.

J'ajouterai que cette maladie, si funeste pour des milliers d'individus, coûte chaque année des millions de dollars à la population du Canada. Nous dépensons de fortes sommes pour l'immigration. A la page 33 du budget de l'année courante, il y a un crédit de $767,200 destiné aux fins de l'immigration.

Malgré nos divergences d'opinion quant à la qualité de ces immigrants, nous sommes tous d'accord à dire qu'ils ne valent pas nos propres concitoyens. En diminuant chez les nôtres les décès causés par cette fatale maladie, nous rendrons au pays un service plus grand que nous ne pourrions lui en rendre en dépensant n'importe quelle somme pour y attirer des émigrés. Il est reconnu que la vie de tout producteur vaut un millier de dollars pour le pays . Eh bien, si vous reconnaissez la justesse de ce calcul et que vous l'appliquiez aux huit mille personnes que la tuberculose tue chaque année, c'est une perte de huit millions de dollars pour le Canada, chaque année. Et la perte est beaucoup plus forte, puisqu'il y a de trente à quarante mille individus atteints de la tuberculose et, le plus souvent, incapables de travailler. Certains auteurs arrivent à un chiffre beaucoup plus élevé, mais il me semble que l'impossibilité de travailler où ces gens se trouvent doit représenter une perte annuelle d'au moins huit millions de dollars pour le pays. C'est donc seize millions de dollars que nous perdons chaque année à cause des ravages de cette cruelle maladie. Le Parlement n'agirait-il pas sagement en prêtant main forte à ceux qui cherchent à l'enrayer. Arracher la moitié de ces victimes à la mort, ce serait rendre un immense service au pays tant sous le rapport humanitaire qu'au point de vue pécuniaire.

On a prétendu, je crois, que la législature fédérale était impuissante dans le présent cas et que l'hygiène était une question exclusivement du ressort des provinces. Il est vrai que, de nos jours, les provinces s'en occupent seules, mais je ne trouve rien dans l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui leur donne des pouvoirs exclusifs et qui lie les mains aux autorités fédérales. Je constate qu'en 1868, la première loi relative à l'organisation du ministère de l'Agriculture (31 Vict. ,chap. 53) décrète que tout ce qui concernera la santé publique et les établissements de quarantaine sera du ressort de ce ministère. Je constate aussi, au chapitre 63 des statuts de la même année, que les articles 7, 8, 9, 10 et 11 de l'acte concernant la quarantaine et l'hygiène décrètent que le Gouvernement pourra adopter des -règlements ayant trait à la santé publique. Mon opinion est confirmée par un mémoire écrit le 21 juin -897, par M. John Lowe, un spécialiste que consultait le ministère de l'Agriculture où il avait été sous-ministre pendant des années. M. Lowe disait :

La réglementation de l'hygiène appartient et au gouvernement fédéral et aux provinces, en vertu de l'acte de la Confédération.

Jusqu'en 1872, l'acte de la quarantaine renfermait des dispositions imposant au ministère de l'Agriculture la réglementation de la santé publique qu'il avait exercée par l'intermédiaire d'un bureau d'hygiène dont feu le docteur Taché, sous-ministre de l'Agriculture, était le secrétaire.

En 1872, le ministre de l'Agriculture (feu l'honorable J. H. Pope) conseilla de retrancher de l'acte de la quarantaine les articles ayant trait à l'hygiène, parce qu'il s'apercevait que les provinces lui présentaient des comptes élevés pour le service de l'hygiène alors qu'il n'avait pas voix au chapitre.

Cependant, en 1878, malgré cette décision, lorsque sir John A. Macdonald reprit les rênes de l'administration, M. Pope, qui redevint ministre de l'Agriculture, cédant aux vives sollicitations et aux propositions du docteur Taché, s'occupa de combattre la lèpre et, depuis cette époque, le traitement des lépreux dans toute l'étendue du Canada ainsi qu'au lazaret de Tracadie est une des attributions du gouvernement fédéral. Je vois aussi dans le budget du présent exercice des subventions accordées aux hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface. Par conséquent, il me semble que ce qui touche à l'hygiène est du ressort tant du gouvernement fédéral que des provinces et que le premier a tous les pouvoirs voulus grâce à l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord qui déclare que le Parlement fédéral adoptera des lois concernant toutes les questions qui ne seront pas exclusivement du ressort de la législature des provinces.

Qu'on me permette de résumer brièvement les faits que j'ai soumis à la Chambre, concernant cette maladie que l'univers entier désigne sous le nom de peste blanche. Chaque année, elle fait au moins huit mille victimes parmi nous . Elle nous fait perdre, au bas mot, $16,000,000 annuellement, et cause des calamités inouïes dans tout le pays dans les familles de ceux qu'elle tue. Aujourd'hui, la science médicale a découvert que, combattue dès ses débuts, cette maladie peut être guérie bien souvent, et il me semble que nous ne devrions pas négliger de profiter des lumières et des ressources qu'elle a mises à notre portée. Nulle disposition de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne s'oppose à notre intervention. De plus, il n'y a pas une seule province qui s'y opposerait en aucune façon. En tout cas, ce serait un crime de souffrir ces pertes de vie et ce gaspillage de nos richesses uniquement à cause de vaines subtilités. Je supplie la Chambre d'appuyer ma proposition. Je l'implore au nom de l'humanité, au nom de tous les infortunés que cette maladie torture et tue, et je demande au Parlement de prendre des mesures afin d'assurer le salut de notre population et de maintenir notre beau Canada au premier rang des nations civilisées.

M. T. G. JOHNSTON : Je crois que le devoir m'oblige à appuyer cette importante proposition. Cependant, comme le temps dont la Chambre peut disposer cet après-midi ne suffirait pas pour traiter un problème de cette envergure, je me bornerai à exprimer une approbation des idées et des opinions que mon honorable ami (M. Perley) a exprimées. Je m'unis cordialement à lui pour souhaiter que cette Chambre et le Gouvernement prennent des mesures afin de faire disparaître ce fléau. Il est presque impossible de calculer les pertes de vie et les pertes matérielles causées par la tuberculose. On aurait raison de dire que cette maladie est une plaie sociale. Il n'y a probablement pas une seule municipalité du Canada qui soit entièrement exempte de la tuberculose sous quelqu'une de ses formes, et il est grand temps que les autorités s'en aperçoivent et prennent les moyens d'extirper cette maladie ou, du moins, d'en atténuer les ravages. Nous savons qu'il est possible d'empêcher l'éclosion de cette maladie. Nous savons aussi que, lorsqu'elle est combattue dès l'origine, elle peut être guérie. Cependant, pour mettre en œuvre un bon système de répression, il faut le concours d'une population éclairée, des médecins et des hommes publics. Depuis des années, nos médecins s'efforcent d'éclairer le public et ils ont réussi jusqu'à un certain point. Dernièrement, grâce à la profession médicale, le public a acquis une foule de connaissances sur ce sujet et des particuliers animés par la philanthropie ont fait de nombreuses tentatives pour combattre ce fléau. Mais nous n'avons pas eu autant de succès auprès des gouvernements. Ceux-ci, règle générale, se sont peu préoccupés de ce problème. En effet, il n'y a plus que nos hommes publics à gagner à notre cause. Je ne désespère pas de les convaincre à la longue et de les amener à étudier cette question avec toute l'attention qu'elle mérite.

J'ai le ferme espoir que ceux qui sont à la tête du mouvement continueront leurs sollicitations auprès des autorités jusqu'à ce que ces dernières soient profondément pénétrées de leur devoir et décidées à le remplir.

M. J. W. DANIEL (ville de Saint-Jean) : Je crois que le représentant d'Argentueil (M. Perley) qui a amené ce sujet sur le tapis, cet après-midi, mérite les remerciements de cette Chambre et de la population du pays. C'est un sujet que le Gouvernement devrait envisager d'un œil favorable, car je ne conçois pas qu'un Gouvernement soucieux des intérêts de la population puisse mettre au rancart une question aussi importante que celle qui a été soulevée cet après-midi. L'auteur de cette proposition a si bien traité son sujet qu'il reste peu de chose à dire après lui.

Depuis quelques années, la tuberculose occupe si profondément l'attention générale qu'il s'est créé un mouvement dont les effets se manifestent dans l'attitude que prend actuellement le public à l'égard de cette maladie. Appelé depuis assez longtemps à m'occuper des questions de salubrité publique, j'ai eu, en ces dernières années, la satisfaction de constater que des gens, dont les foyers avaient été visités par la cruelle maladie, sont venus de leur plein gré demander au conseil d'hygiène de désinfecter leurs demeures ou de leur indiquer la manière de le faire convenablement. Cela me paraît indiquer clairement que le public commence à s'intéresser aux mesures à prendre dans le but de prévenir la contagion de la maladie.

La grande question qui s'impose pour l'instant à notre attention, c'est celle de savoir s'il est possible de la faire disparaître, pourvu que l'on ait recours pour cela à des moyens d'une énergie suffisante. Ce ne serait pas la première fois que l'on triompherait d'une maladie universellement répandue. Quelque long qu'ils puissent paraître aux individus, quatre ou cinq siècles à venir sont relativement peu de chose dans la vie d'une nation. On estime qu'il existait en Europe, il y a quatre ou cinq cents ans, au moins 19,000 lazarets. A elle seule, l'Angleterre en comptait 95, non compris ceux d'Ecosse et d'Irlande. Qu'est-il advenu de la lèpre ? Un seul cas de cette maladie est-il jamais venu à votre connaissance ? Nous savons fort bien que la lèpre est une maladie que l'on a réussi à faire disparaître de l'Europe, y compris l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande. Comment un tel résultat a-t-il pu s'obtenir ? Il me semble évident que l'on a dû réunir les lépreux dans des établissements abondamment pourvus de ce qu'il fallait pour les traiter. Lorsque l'on compare les lazarets d'autrefois aux sanatoria dont a parlé mon honorable ami, il est bon de se rappeler que les malades admis dans les premiers se savaient fatalement voués à la mort, tandis que de nos jours ceux qui franchissent le seuil des sanitoriums ont tout lieu de compter sur un soulagement certain, sinon sur une guérison complète ; à tout événement, ils y pénètrent l'âme remplie d'espérance, sachant qu'ils n'y entrent pas uniquement pour y mourir.

Deux choses me paraissent devoir fixer l'attention du Gouvernement. On me dira peut-être : Que conseilleriez-vous au Gouvernement ? En pareil cas, il me semble qu'il devrait prendre conseil de ceux qui ont fait une étude spéciale de la maladie et à qui une longue expérience a révélé le mode de traitement qui y convient le mieux. Je le répète, deux choses me semblent devoir fixer particulièrement l'attention de nos gouvernants. La première, c'est la propagation des connaissances qui pénètreront les gens de la nécessité d'observer l'hygiène qui s'impose aux tuberculeux, de la faire observer ou de faire diagnostiquer la maladie à ses débuts. L'un des résultats les plus précieux de la découverte de Koch, ce fut de mettre les révélations de la bactériologie au service du médecin pour diagnostiquer la tuberculose avant que l'on puisse noter l'affaiblissement ou l'état cachectique du patient, avant même l'apparition des symptômes que l'examen du thorax est susceptible de révéler. Si l'on parvient, grâce à l'examen fait en temps opportun des tuberculeux chez qui la toux a déjà fait son apparition, à découvrir les premiers symptômes de la maladie, il est bien certain que ces patients ont pour eux toutes les probabilités de guérison.

La seconde chose qui s'impose à l'attention, c'est l'établissement de sanatoria. Telles sont, à mon sens, les deux questions que le Gouvernement devrait mettre à l'étude. Puisque nous en sommes à parler des connaissances propagées parmi le peuple en général en ce qui concerne cette maladie, et de l'établissement de sanatoria, je me permettrai de donner lecture de la dépêche suivante que j'ai cueillie samedi soir dans un journal quotidien :

Fermes pour les tuberculeux.

L'union des ouvriers-cigariers met à l'étude un important projet dans le but de combattre le fléau de la peste blanche.

Chicago, 17 février.—M. George W. Perkins, président de l'union internationale des ouvriers-cigariers, s'est prononcé en faveur de l'établissement, sous les auspices des groupements ouvriers des diverses parties de Etats-Unis, de sanatoria ruraux pour le traitement des membres atteints de tuberculose. Depuis un mois l'union des ouvriers-cigariers s'occupait de la fondation d'une institution de ce genre pour le bénéfice de ses membres. Le projet n'a été rejeté qu'à une faible majorité. L'on s'occupe en ce moment de l'élaboration d'un nouveau projet qui sera vraisemblablement adopté. L'entreprise devra recevoir l'appui d'autres unions ouvrières. Perkins est d'opinion que quatre au moins des plus puissantes unions du pays devraient combiner leurs efforts. Le projet porte qu'il sera établi des sanatoria dans la Caroline du Nord, dans les Adirondacks, au

centre des états de l'Ouest et sur le littoral du Pacifique.

Si je cite cet extrait, Monsieur l'Orateur, c'est simplement pour indiquer jusqu'à quel point on s'intéresse en tous lieux à la grave question de la tuberculose, et avec quelle ardeur on en poursuit l'étude. Ce résultat, on le doit surtout, il va sans dire, à la grande découverte de Koch, qui a fourni de si précieuses ressources à la médecine ; on le doit, dans une large mesure, à l'empressement apporté par les journaux à la vulgarisation de toutes les connaissances acquises sur ce sujet ; on le doit aussi, Monsieur l'Orateur, à l'enthousiasme qui s'empara des philanthropes des deux sexes à la nouvelle que la tuberculose était curable et qu'il était possible d'en enrayer les ravages, nouvelle qui les engagea à combiner leurs ressources, leurs soins et leurs peines, à se coaliser dans le but d'extirper la maladie.

Mais, demandera-t-on, quels avantages a-t-on retirés des sanatoria au point de vue de la santé publique ? M'est avis que le savant dont j'ai déjà mentionné le nom une couple de fois, le professeur Koch, doit être considéré comme faisant autorité en la matière. L'honorable député (M. Perley) qui a proposé la résolution a signalé la diminution du nombre des décès causés en ce pays par la phtisie pulmonaire ; je dirai à mon tour que le nombre des décès causés par la tuberculose a diminué de moitié au moins en Angleterre depuis qu'il y a été établi des sanatoria—et l'on sait que la fondation de certains de ces établissements remonte à un certain nombre d'années. Cette opinion, le professeur Koch la confirme dans les termes suivants :

> Le seul pays qui puisse se vanter de posséder un nombre considérable d'hôpitaux spécialement affectés au traitement des tuberculeux, c'est l'Angleterre ; et il est bien certain que c'est à cette circonstance qu'il faut surtout attribuer la diminution du nombre des décès causés par la tuberculose en Angleterre, où cette maladie fait beaucoup moins de victimes qu'en n'importe quel autre pays.

Eu égard aux observations qui ont été faites et à ce que nous avions déjà, il n'est guère utile que j'insiste davantage dans le but de déterminer le Gouvernement à s'occuper de cette question ou de le convaincre de l'usage des sanatoria ; mais c'est avec bonheur que je joins ma voix à celle des honorables députés qui ont porté la parole avant moi, et je me plais à espérer que le gouvernement de ce pays ne se contentera pas de porter à cette grave question un intérêt purement platonique, mais qu'elle lui inspirera assez de sympathie pour le déterminer à agir.

M. J. B. BLACK (Hants) : Je n'ai pas l'intention d'obliger la Chambre à écouter une conférence sur la tuberculose, ses causes et son traitement ; j'entends même ne faire durer mes observations que quelques instants. J'estime que le devoir incombe au Gouvernement et au Parlement de prendre des mesures dans le but d'enrayer les ravages de la tuberculose ; il y va du salut de la nation. Si l'on considère de bonne politique—et je trouve que l'on a raison—de diriger à grand frais vers notre pays un fort courant d'immigration dans le but d'augmenter le chiffre de notre population, il doit être de meilleure politique encore de sauver la vie de nos concitoyens, car je prétends que la vie d'un bon Canadien vaut mieux que celle d'une vingtaine de Douckhobortses.

Voix nombreuses : Très bien ! très bien !

M. BLACK : Je n'ai rien à dire contre les Doukhobortses, mais j'affirme que sauver la vie d'un bon Canadien vaut mieux qu'importer vingt de ces individus. J'estime que nous devrions, ne fut-ce qu'à titre de légitime défense, nous efforcer énergiquement de prévenir la contagion de la tuberculose. Nous avons un ministère de l'Agriculture qui s'emploie à prévenir les maladies chez les bestiaux ; alors, pourquoi ne chercherait-on pas également à protéger la vie des gens ? Nous avons les plus puissants motifs pour nous protéger contre cette maladie, puisque nous avons appris en ces dernières années que l'on peut prévenir la tuberculose, que l'on peut sauver des vies, et les résultats récemment obtenus sont bien de nature à nous donner l'assurance que si nous nous donnons la peine de combattre la tuberculose, nous ne manquerons pas de rendre un service signalé à notre patrie. Nul n'ignore aujourd'hui qu'il est possible de conjurer cette maladie ; nous savons tous que, prise à ses débuts, elle est curable. Nous savons aussi qu'il suffirait d'instruire le peuple pour sauver nombre de vies.

Si je suis bien informé, il y a au Canada un demi-million de tuberculeux. Autrefois, la moyenne des décès était énorme, mais grâce aux connaissances acquises en ces derniers temps quant à la manière de traiter la maladie et de la prévenir, la moyenne des décès diminue sensiblement d'une année à l'autre, circonstance bien de nature à nous engager à persévérer dans nos efforts pour prévenir cette terrible maladie. On sait maintenant que, de même que la variole, la tuberculose ne se contracte que par contagion. Les gens ne savent pas ce qu'il faut faire pour se soustraire à la contagion ; c'est au Gouvernement, selon moi, que le devoir incombe de les instruire sous ce rapport. Il semble que l'opinion la plus répandue veuille que les sanatoria constituent le seul moyen de prévenir et guérir la tuberculose ; mais comment le pauvre peut-il pénétrer dans ces établissements ? J'éprouve un très réel plaisir à dire qu'un gouvernement généreux et bien inspiré a pris sur lui de doter la Nouvelle-Ecosse d'un sanatorium provincial ; l'établissement est bien construit, il est aménagé et fait véritablement honneur au gouvernement qui l'a fondé. Mais, Monsieur l'Orateur, des milliers de personnes, des milliers d'ouvriers et de pauvres sont atteints

de cette maladie, qui n'ont ni le temps ni les moyens de recourir aux sanatoria, et ce qu'il y a de plus malheureux encore, c'est que la tuberculose ne s'attaque pas tant aux vieillards dont la vie s'est usée en dévouement envers leur patrie et leur famille, qu'aux jeunes gens dont la vie serait précieuse pour leur famille et leur pays. C'est dans les rangs de la jeunesse que cette maladie va choisir ses victimes.

Je disais donc que l'on s'accorde généralement à reconnaître que le seul moyen de prévenir la tuberculose et d'empêcher la contagion consisterait à établir des sanatoria en diverses parties du pays. Mais il y a plus, Monsieur l'Orateur : j'estime qu'il appartient au Gouvernement de ce pays d'instruire le peuple. L'exposé des causes et du traitement de la tuberculose est si facile à faire —car pour guérir cette maladie il n'est guère besoin de drogues, de médicaments et de prescriptions—qu'il n'est pas nécessaire, pour apprendre au peuple à éviter la contagion, de s'adresser à lui en d'autre langage que le langage simple auquel il est accoutumé. La première brochure destinée à l'instruction du public en cette matière fut publiée, je crois, par un ami dont le souvenir m'est cher, feu le docteur Farrell, d'Halifax, qui représenta le gouvernement canadien à la première convention tenue à Berlin relativement à la tuberculose. Cette brochure était rédigée en termes d'une simplicité telle, qu'elle se trouvait par cela même à la portée des esprits les plus incultes. C'est ainsi qu'il conviendrait de s'adresser au peuple. En outre, l'étude de cette question devrait faire partie de l'enseignement qui se donne dans les écoles publiques, et l'on devrait faire donner des conférences sur le sujet par tout le pays. Il est si facile de faire connaître et de comprendre les causes et le traitement de la tuberculose, que les individus les moins éclairés ne tarderaient pas à se trouver en mesure d'indiquer à leurs enfants les moyens de se soustraire à la contagion ; car, je le répète, cette maladie n'est pas héréditaire, elle se contracte par contagion. Certes, ceux d'entre nous qui possèdent de larges épaules et une puissante poitrine n'ont guère lieu de redouter la terrible maladie ; mais il n'en est pas ainsi de l'enfant né de parents tuberculeux, aux épaules déprimées, à la poitrine étroite, et qui, s'il n'est pas infecté, offre à la maladie un terrain éminemment favorable. C'est à ceux qui se trouvent dans ce cas qu'il nous incombe d'apprendre à éviter la contagion.

Monsieur l'Orateur, il est temps, il me semble, que nous songions à l'institution d'un conseil de salubrité publique, à l'établissement de sanatoria en diverses parties du pays et à la propagation des connaissances susceptibles d'apprendre au peuple à se garder contre la tuberculose. Nous avons là un vaste champ où semer le bien à toute volée. Depuis le peu de temps que la cause et le traitement de cette maladie sont connus, il s'est accompli tant de prodiges, que le moment est enfin venu de se mettre à l'œuvre pour apprendre à notre population à se prémunir contre la tuberculose et à la dompter.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Monsieur l'Orateur, je me serais dispensé de porter la parole sur cette question, si je n'avais craint que l'on conclût de mon silence que les souffrances de l'humanité et l'importance du sujet qui nous occupe me laissent indifférent. A mon sens, l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) a droit à la gratitude de la Chambre et à celle de tous ses compatriotes pour avoir, mû par un sentiment de pure philanthropie, exposé cette question à la Chambre d'une manière aussi brillante et aussi sympathique. Ils sont trop peu nombreux dans notre pays ceux qui s'intéressent à ce mouvement et lui accordent l'appui véritable sans lequel il ne saurait réussir ; et ces rares personnes, disséminées ici et là, qui osent s'en occuper d'une manière active, comme l'a fait l'honorable député, ont droit à la reconnaissance de la nation. Ce n'est pas la première fois, depuis que je siège ici, que la question est agitée ; elle est venue sur le tapis quatre ou cinq fois depuis un quart de siècle. Elle a été mûrement délibérée, et la Chambre a manifesté le très louable désir de la faire entrer dans le domaine des choses pratiques, mais chaque fois, il nous fut invariablement répondu que la question de salubrité publique échappe à notre juridiction—l'article 91 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord ne plaçant sous la dépendance du Parlement fédéral que la quarantaine et l'établisement et l'entretien des hôpitaux de marine, il s'ensuit que c'est à cela que se limite notre juridiction en matière de salubrité publique. Mais je n'ai jamais compris que, agissant en cela de concert avec les provinces, le gouvernement fédéral n'ait pas demandé aux autorités impériales de modifier l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de façon à permettre au Parlement fédéral de s'occuper des questions de santé publique de concert avec les provinces, sinon indépendamment d'elles. Un tel amendement nous mettrait en mesure d'accomplir beaucoup plus de bien qu'il ne s'en fait à l'heure actuelle. Nous nous heurtons aussi aux dispositions de l'article suivant du même acte, qui attribue aux législatures provinciales l'établissement, l'entretien et l'administration des hôpitaux, asiles, institutions et hospices de charité dans la province, autres que les hôpitaux de marine. L'autorité des provinces est donc souveraine en ce qui concerne les questions de santé publique.

Il m'a toujours semblé curieux que ce Parlement se montrât plus soucieux de la vie des animaux que de celle des humains. Nous avons, dans l'exercice de notre juridiction par rapport à la quarantaine, établi, il y a quelques années, une loi destinée à prévenir l'importation d'animaux tuberculeux. Grâce à cette loi, il est interdit de laisser entrer au Canada tout animal que l'examen démontre être atteint de tuberculose—

il faut l'abattre. La bactériologie permet de découvrir la maladie dès qu'elle fait son apparition chez l'homme. Pourquoi n'assujettirions-nous pas à l'examen bactériologique les immigrants portant des signes de la maladie, et ne refuse-t-on pas de les recevoir ? Le pays est envahi par une nuée d'immigrants dispensés de toute espèce d'examen médical, et des statistique recueillies à Toronto, à Montréal, à Calgary, à Vancouver et ailleurs nous ont appris qu'un nombre considérable de ces immigrants portaient en eux les germes de la tuberculose et dûrent entrer à l'hôpital peu de temps après leur arrivée au Canada. On prend moins de précautions à leur égard qu'à celui des animaux. Je ne m'explique pas cette anomalie, et je ne comprends pas, non plus, que notre juridiction sous ce rapport ne soit pas aussi étendue qu'en ce qui concerne la quarantaine. Il résulte de cet état de choses que nous importons la maladie et en favorisons le développement par tout le pays. Nous ne faisons pas tout notre devoir à l'égard de l'humanité.

Ce qui devrait nous inciter encore à porter à cette question un intérêt plus vif que celui qu'on y portait à venir jusqu'à ces dernières années, c'est que l'on croyait autrefois la tuberculose virtuellement incurable, tandis que la bactériologie nous met aujourd'hui en mesure de savoir, grâce à l'examen microscopique des expectorations, si le bacille fait son apparition dès le début de la maladie, ce qui permet d'effectuer, en beaucoup de cas, des cures qu'il était impossible d'obtenir il y a quelques années à peine. Autrefois, on ne tentait même pas la guérison du patient parce que l'on découvrait trop tard les symptômes de la maladie ; il en est tout autrement de nos jours ; on a si tôt fait de découvrir les symptômes, que de milliers de cures s'opèrent dès le début de la maladie.

Nous sommes à nous demander ce que nous pouvons bien faire. Je crois que nous pouvons faire beaucoup de bien. Il faut, a dit l'honorable député qui m'a précédé, instruire davantage le peuple. Eh bien ! cette œuvre, il nous est loisible de l'accomplir ; rien ne s'oppose à ce que le gouvernement fédéral la prenne sous ses soins et lui accorde l'aide pécuniaire qui lui est indispensable. Dispensateurs des deniers publics, rien ne nous empêche d'en faire servir une partie à cette fin. Nous avons le droit de pourvoir au moyen de subventions, au maintien des sanatoriums qui existent déjà et à l'établissement de nouveaux. L'un des inconvénients auxquels se heurtent les philanthropes dans leur désir de secourir les malheureux, c'est le manque d'aide pécuniaire. Nous ne faisons pas notre possible. Il n'y a pas à en douter, un vaste champ s'ouvre à notre activité. Il est évident que la nécessité devint d'année en année plus grande de pourvoir au moyen de guérir les malheureux atteints de tuberculose. Ce besoin devient rapidement impérieux en diverses parties, et pourtant, il suffirait, dans la plupart des cas, de transporter les malades dans un milieu plus favorable pour obtenir leur guérison. Prévenir la propagation de la maladie constitue une tâche d'une importance capitale. Il suffit d'un seul malade pour infecter une famille entière. J'ai vu succomber successivement à la même maladie six, sept et huit membres d'une même famille. Quelle était la cause véritable de leur mort ? Ce n'est pas qu'il existât chez eux des prédispositions individuelles, mais plutôt qu'ils s'étaient mutuellement infectés, ayant vecu dans les mêmes conditions, sous le même toit, et qu'on ne les avait pas transportés dans un milieu plus salubre. Ils sont morts faute de soins nécessaires. Autre observation que j'ai faite moi-même : j'ai vu mourir trois ou quatre membres d'une même famille, tandis que les autres ne furent pas atteints de la maladie, parce qu'on les avait transportés dans un milieu plus favorable.

Puisqu'il en est ainsi et que la contagivité de la tuberculose est si positivement démontrée, nous sommes tenus en honneur de ne rien épargner pour en prévenir la propagation. C'est pourquoi j'estime que ce Parlement devrait prendre l'initiative en la matière. Nous avons déjà le droit d'intervenir en certains cas. Mais pourquoi n'assujettissons-nous pas tous les immigrants portant des signes de maladie ou de débilité à un examen qui nous fera savoir s'ils sont atteints de tuberculose ou s'ils ne le sont pas ? On ne devrait permettre à aucun tuberculeux d'immigrer au Canada. Quant aux malades qui sont déjà dans le pays, on devrait les enfermer dans des hôpitaux isolés, afin de prévenir la contagion. Comment se fait-il que les règlements de la quarantaine ne s'opposent pas à ce que les tuberculeux des Etats-Unis viennent au Canada ? Nombreux sont ceux qui viennent mourir chez nous sans que rien ne s'oppose à leur entrée. Il conviendrait d'aller encore plus loin que cela ; le gouvernement fédéral devrait s'entendre avec les législatures provinciales pour demander au parlement impérial de modifier l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de telle sorte qu'il nous fût loisible, en cette matière si importante, d'agir avec ou sans le concours des provinces.

Le devoir nous incombe de fournir aux pauvres tuberculeux un *modus vivendi* convenant à leur état—de l'air pur en abondance, une saine et abondante nourriture. Comment se fait-il que, dès qu'ils sont assujettis aux usages de notre civilisation, les Indiens succombent en si grand nombre à la tuberculose, alors que cette maladie n'a pour ainsi dire aucune prise sur eux tant qu'ils mènent une vie nomade ? C'est que le bon air ne fait pas défaut dans leurs wigwams. Bien que leur nourriture soit exécrable, la salubrité de l'atmosphère qui les environne les tient en parfaite santé. Mais qu'on les assujettisse aux raffinements de notre civilisation, qu'on les enferme dans une petite pièce, dans une maison chaude

et bien close, qu'on les transporte en un milieu peu salubre, ils ne tardent pas à succomber aux atteintes de la tuberculose. Voilà qui devrait nous servir de leçon. Cette observation, qui frappe l'homme de l'art, le gros public n'est généralement pas en mesure de saisir l'enseignement qui s'en dégage. Je tiens à répéter, en ma qualité de médecin, que nous ne faisons pas tout notre possible et que, ne mettant pas à profit les pouvoirs qui nous sont conférés, nous ne remplissons pas, par conséquent, notre devoir envers l'humanité souffrante.

M. M. S. SCHELL : Le professeur Robertson m'avait prié, au nom de la vieille amitié qui nous unit, de faire quelques observations lorsque cette question viendrait sur le tapis. Simple profane, je ne saurais prétendre pouvoir la traiter avec la même habileté que les médecins qui siègent ici ou certains de nos collègues qui en ont fait une étude approfondie ; elle est néanmoins d'une importance telle, que je me crois tenu d'intervenir dans le présent débat. Pour ceux d'entre nous qui sont quelque peu au fait de ce qui s'écrit de nos jours sur la tuberculose, il est évidemment grand temps que nous unissions nos efforts dans le but d'enrayer la propagation de cette maladie. Depuis nombre d'années, le gouvernement fédéral et les autorités provinciales font, par rapport à ce sujet, une propagande dont les effets se font sentir ; en effet, les conseils d'hygiène, les conseils municipaux et les conseils de comté de la province d'Ontario s'occupent actuellement de cette question d'une manière qui indique bien que les efforts des autorités n'ont pas été inutiles. Ainsi, je lisais ces jours derniers dans un journal que le conseil du comté d'Oxford, dont je représente l'une des divisions, vient de voter une subvention de $300 pour le maintien du sanatorium de Gravenhurst. Grâce à cette subvention, le comté d'Oxford aura le privilège de faire traiter un certain nombre de malades au sanatorium.

J'ai appris ces jours derniers qu'il vient de se fonder à Brantford une association qui s'occupera de cette maladie, et je remarque que la question est également à l'étude à Peterborough, où l'on projette d'établir un sanatorium. Je pourrais citer un grand nombre de cas pour démontrer que les connaissances propagées en ces dernières années ont porté leurs fruits au sein de la population de la province d'Ontario.

Je ne crois pas qu'il convienne de traiter ici la question au point de vue scientifique ou technique. Mais quand on considère que la maladie est si généralement répandue et qu'elle fait au sein de notre population un si grand nombre de victimes, l'on est obligé de reconnaître que le devoir nous incombe d'en enrayer les ravages dans la mesure du possible. Le Canada n'est pas plus favorable qu'aucun autre pays au développement de la tuberculose. Elle est plus impitoyable en Europe qu'ici. En Russie, en Autriche et en Allemagne, la moyenne des décès causés par cette maladie est plus forte que dans notre pays. Il en est autrement en Angleterre, où la moyenne des décès est de 1,500 par million d'habitants, tandis que dans certains des pays que j'ai nommés, elle s'élève jusqu'à 3,000 par million d'habitants. Aux Etats-Unis, la tuberculose fait environ 100,000 victimes par année. Je trouve dans un journal du 4 février un abrégé du rapport du conseil d'hygiène de l'état de New-York, où se trouvent indiqués les décès causés par les différentes maladies. La tuberculose, sous ses diverses formes, a fait dans cet état-là, l'an dernier, 14,000 victimes. Ces statistiques, il n'y a pas à en douter, ont été recueillies avec soin, et sont absolument dignes de foi. On estime—ce renseignement a déjà été fourni à la Chambre—que la tuberculose fait au Canada environ 8,000 victimes chaque année. On a dit aussi que notre population compte environ 40,000 individus atteints de cette maladie. Il y a lieu de croire que ces données sont exactes. Partout où l'on a établi des sanatoria, le nombre des décès causés par la tuberculose a été réduit de 35 p. 100 et même de moitié. On est parvenu à obtenir la guérison des trois quarts des sujets qui sont entrés dans ces établissements au début de la maladie. On est même parvenu, en dehors des sanatoria, à obtenir la guérison de tuberculeux de tout âge et de toute condition, dans une proportion de 30 à 40 p. 100.

En présence de tels résultats, il me semble qu'il incombe à ce Parlement de mettre son influence au service de cette noble cause, si toutefois il peut le faire sans outrepasser ses attributions. J'ignore s'il lui est loisible de faire participer le trésor public à la lutte contre la tuberculose. S'il peut le faire, il serait temps d'accorder une aide pécuniaire à ceux qui ont tenté jusqu'ici d'enrayer la propagation de la maladie. Dans le cas contraire, nous pourrions peut-être participer à cette œuvre humanitaire en propageant les connaissances ou autrement, selon que, dans sa sagesse, le Parlement jugera le plus convenable. Mais, que le Gouvernement intervienne ou n'intervienne pas, le présent débat ne laissera pas moins de produire un excellent effet moral ; grâce à la publicité que lui donnera la presse, qui est si largement représentée en cette Chambre, il ne manquera pas de jeter une certaine lumière dans les esprits. En outre, le Parlement me paraît être unanimement d'opinion que notre intervention en cette matière devrait se manifester d'une manière pratique. Il ne s'agit pas ici d'une question politique. Les députés de la gauche aussi bien que ceux de la droite peuvent prendre part au débat sans craindre qu'on leur reproche de vouloir chercher à battre monnaie au profit de leur parti politique. Je me plais à espérer que le Gouvernement saura soustraire la question à toute influence politique, et qu'il ne s'en occupera qu'au point de vue de l'intérêt général.

S'il est vrai qu'il est possible de sauver chaque année la vie d'au moins 4,000 de nos compatriotes—et il y a lieu de croire que tel est le cas—quel triomphe nous attend ! Des économistes distingués estiment que pour l'Etat la valeur d'une vie humaine varie entre $1,000 et $1,500. Il est donc facile de se rendre compte de l'immensité des avantages que le pays retirera de la guérison des tuberculeux. Dégageons même la question de toute considération philantropique pour ne l'envisager qu'au vulgaire point de vue économique, force sera d'en venir à la conclusion que les avantages que retirera le pays compenseront largement les sacrifices qu'il se sera imposés. Mais c'est au nom de la charité, c'est au nom de l'humanité que je supplie la Chambre de s'efforcer, tout en restant dans les limites de ses attributions, de venir en aide aux tuberculeux et de prêter main-forte aux institutions et aux particuliers qui s'emploient à combattre la tuberculose. Je vous remercie, Monsieur l'Orateur, et je remercie la Chambre d'avoir bien voulu prêter une oreille attentive à mes observations.

M. J. W. ROCHE (Marquette) : Le sujet sur lequel porte la motion de l'honorable député d'Argenteuil (M. Perley) est d'une importance capitale. La question de la santé publique est, en effet, de celles qui méritent de fixer l'attention de tous les représentants du peuple.

Maintes fois, en cette Chambre, nous nous sommes complus dans ce qui paraissait être la discussion infructueuse de questions d'importance secondaire, et nous prodiguions le temps et les pages du compte rendu des débats pour donner à l'expression de nos vues toute la publicité requise. Le Gouvernement a manifesté son désir dans le passé de n'épargner ni le temps, ni l'énergie, ni l'argent en vue de faire adopter certaines lois de beaucoup moins d'importance que celles relatives à la sauvegarde de la santé publique au Canada. Comme on l'a déclaré en cette enceinte aujourd'hui, il fut un temps où l'on regardait la tuberculose comme une maladie essentiellement héréditaire et incurable. Mais des recherches modernes ont établi que cette maladie, bien que contagieuse, peut être enrayée ; et l'œuvre de sa prévention reçoit le concours actif et l'appui du Gouvernement et du peuple dans presque tous les pays civilisés du monde.

Dès lors, puisque nous connaissons maintenant la nature de cette maladie, et surtout puisque nous avons la connaissance des moyens qui nous permettront d'en enrayer les progrès, le devoir s'impose dans tous les pays de prendre toutes les mesures et d'adopter tous les plans qui permettront de mettre un terme à ses ravages parmi les habitants de notre patrie commune. Nous dépensons, comme le disait aujourd'hui même un membre de la députation, en chiffres ronds, depuis un an ou deux, $700,000 ou $800,000 annuellement dans le but d'amener ici des immigrants. Nombre de ces immigrants viennent de pays étrangers où les cas de cette maladie abondent et il en est même parmi ces immigrants qui sont morts en chemin des suites. Nombre d'entre eux ont succombé à la maladie dans le cours de leur première année de séjour au pays. Par suite de cet apport considérable d'étrangers qui se fait à notre population chaque année, le danger d'infection pour nous va s'accroître nécessairement d'une année à l'autre, surtout si nous ne prenons pas les moyens nécessaires pour enrayer la maladie et circonscrire le champ de ses ravages. Il n'est pas nécessaire d'être médecin pour le comprendre, n'importe qui peut facilement s'en rendre compte. On a affirmé ici cet après-midi qu'il y avait de 30,000 à 40,000 Canadiens atteints chaque année des bacilles de la tuberculose et qui en sont virtuellement rendus invalides. Or, s'il en est déjà un si grand nombre qui sont virtuellement empêches de travailler et rendus invalides, quels ne seront pas les terribles résultats si on ne prend pas les mesures requises pour protéger notre peuple contre ce fléau, non seulement dans la génération présente mais dans les générations futures ?

Le département de l'Agriculture a dépensé, dans le cours de l'année dernière, comme l'a déclaré le député de Grey-est (M. Sproule) de $25,000 à $30,000 ; dans quel but ? Dans le but de restreindre et d'enrayer, de faire disparaître, s'il est possible, la tuberculose des bovidés ; à peu près deux ou deux et demi pour cent de nos bestiaux sont affligés de cette maladie, et le résultat obtenu a été à peu près nul. Or, si en dépit de ce maigre résultat, notre Gouvernement cherche toujours à entraver la diffusion de cette maladie chez nos bestiaux, n'a-t-il pas un intérêt beaucoup plus grand à sauvegarder la poulation elle-même contre les ravages de ce mal terrible ?

S'il faut près de la moitié de l'accroissement annuel de notre population, ou encore, s'il faut à peu près le tiers de l'immigration qui s'est portée l'année dernière vers nos bords, pour remplacer ceux que la tuberculose réduit parmi nous à l'impotence, il est évident que nous avons fait un énorme gaspillage des fonds publics, gaspillage d'autant plus déplorable que nous avons à notre portée les moyens de nous défendre et que nous pourrions par une sage et judicieuse dépense d'argent au sein de notre population empêcher la diffusion de cette maladie et sauver de nombreuses existences. Nos fermes modèles, à quoi servent-elles ? A faire des expériences, à porter à la connaissance de nos cultivateurs les résultats de ces expériences et à leur enseigner les méthodes les plus récentes de culture. Nous avons nos cercles agricoles, où nos cultivateurs se rencontrent, et échangent leurs opinions quant aux meilleures méthodes d'exploitation. A ces réunions, des conférenciers envoyés par le Gouvernement fédéral prennent la parole ; ce sont

des experts, chacun dans sa spécialité ; ils instruisent nos cultivateurs et leur enseignent la meilleure manière d'alimenter leurs bestiaux, de cultiver leurs terres, de semer et de récolter leurs grains, etc. Or, si l'on se donne cette peine en ce qui regarde l'exploitation des troupeaux et des terres, n'est-il pas beaucoup plus important de se préoccuper du bien-être des hommes ? Il est vrai que les médecins de notre pays ont beaucoup fait et continuent à faire beaucoup en vue d'éclairer le peuple par le moyen d'associations médicales et de réunions publiques, ainsi que par la publication de journaux de médecine pour l'instruction du peuple. On cherche par ces moyens à s'assurer la coopération du public, à engager le public à collaborer avec les médecins en vue de l'adoption des méthodes les plus efficaces de prévention de cette maladie. Ce n'est pas tout ; nous avons nos propres gouvernements provinciaux et bureaux d'hygiène qui font également de la propagande, propagande dont les effets ne pourront que donner d'excellents résultats dans un avenir prochain.

Le député d'Argenteuil (M. Perley) a mentionné aujourd'hui la société centrale pour la prévention de la tuberculose, qui a eu pour président l'ancien Gouverneur général lord Minto ; l'honorable député fait lui-même partie du comité exécutif de cette société. Elle a rendu de grands services par la publication de ses délibérations dans les journaux du pays. J'ajouterai que la presse canadienne est un puissant moyen de diffusion de renseignements utiles ; d'autre part, sans vouloir être désagréable pour nos journaux, je dirai qu'à mon avis ils n'ont pas fait tout ce qu'ils auraient dû faire. S'ils avaient dans le passé consacré à instruire le public et à lui enseigner les meilleurs méthodes de protection contre les ravages de cette maladie autant d'espace qu'ils en ont donné à annoncer les remèdes de charlatan, nuisibles à la santé publique, ils auraient mieux rempli leur mission.

Toutefois, rendons à chacun la justice qui lui est due. Il faut dire que récemment la presse a manifesté, en reproduisant les comptes rendus des Débats de la société centrale, son désir de mieux faire à l'avenir. Nous avons nos sociétés provinciales qui agissent de concert avec cette société centrale. Ces sociétés font une œuvre très utile et ne peuvent manquer de faire beaucoup de bien. Nous avons nos sanatoriums dont quelques-uns sous la direction de particuliers et quelques-uns relevant des gouvernements provinciaux. Ces établissements donnent d'excellents résultats. Néanmoins, il reste beaucoup à faire, beaucoup qui ne saurait être exécuté d'une manière satisfaisante que par le gouvernement central ; et pour réussir dans notre lutte contre ce grand fléau il nous faut l'assistance du gouvernement fédéral.

On a prétendu que cette question de la santé publique en était une relevant entièrement du gouvernement provincial ; mais il me semble qu'un tel argument ne doive guère avoir de poids quand il s'agit d'une question d'un si grand intérêt national. Cette objection au sujet des droits des provinces a été soulevée à propos de bien des questions dans le passé; mais quand il s'agit d'une question touchant la santé publique dans toutes les parties du Canada, il n'y a pas de raison pour qu'on refuse d'agir de concert, pour que le gouvernement fédéral ne prête pas main-forte aux autorités provinciales et municipales. Le Gouvernement a déposé au début de cette session un projet de loi relatif au recensement, dont certaines dispositions n'ont pas été rédigées avec ce respect qu'on a ordinairement, ce respect excesssif des droits des provinces qui a caractérisé les discours de certains de nos contradicteurs. Le Gouvernement ne nomme-t-il pas des fonctionnaires chargés de combattre les maladies contagieuses des animaux dans une des provinces, notamment dans le Manitoba, où il y a une division de l'autorité en vertu de laquelle le gouvernement fédéral se charge d'une partie du travail de surveillance de la santé des animaux dans cette province. En beaucoup d'autres matières, il y a eu action concertée et entente réciproque aux termes de laquelle certains devoirs ont été assignés aux gouvernements des provinces et certains autres au gouvernements fédéral. Il est encore trop tôt peut-être pour établir dans notre pays un département distinct d'hygiène publique ou pour nommer un ministre spécial pour un tel département. Je sais que dans certains pays est plus dense et la proportion des urbains plus anciennement établis où la population beaucoup plus considérable, s'élevant dans les millions, notamment en France, et dans quelques autres pays d'Europe, il existe un ministère distinct appelé celui de l'hygiène publique. Il se peut que dans notre pays neuf, la population soit encore trop disséminée pour cela ; et pourtant, le temps me paraît arrivé où nous devrions avoir un bureau central d'hygiène publique rattaché à quelqu'un des ministères existants. Probablement que le département de l'Agriculture, par suite de la nature de ses attributions, serait celui à qui appartiendrait d'entreprendre cette œuvre. Si l'on établissait un tel bureau en annexe à quelqu'un des ministères actuels, sous la direction de fonctionnaires possédant les connaissances requises et choisis en raison de leurs capacités et de leurs connaissances spéciales, non pas en raison des services rendus au parti, nous aurions là le point de départ d'une institution très utile au public et qui aiderait grandement à tenir en échec les maladies contagieuses. Une autre annexe nécessaire de ce département, ce serait un laboratoire public où il se poursuivrait des expériences dont les résultats seraient publiés et disséminés, non seulement parmi les médecins, mais parmi le public en général.

Ce n'est pas tout ; rattachée à ce laboratoire, il devrait y avoir une manufacture de nos sérums, du sérum contre la tuberculose, de notre sérum prophylactique et de nos antitoxines. Il me paraît humiliant qu'un fier et jeune pays comme le Canada soit obligé de s'adresser aux Etats-Unis et aux pays européens pour obtenir les sérums que nous devrions confectionner ici. Ce n'est pas le talent qui manque, si seulement il trouvait l'occasion de se développer. Le Canada renferme des jeunes gens qui n'attendent qu'une occasion d'utiliser cette aptitude latente qu'il ne leur a pas été donné d'utiliser jusqu'à présent. Nous avons tous les éléments nécessaires à l'établissement d'une vigoureuse nationalité canadienne. Notre climat est favorable au développement d'hommes vigoureux et énergiques. Pourquoi nos jeunes gens ne seraient-ils pas mis à même de découvrir quelqu'un de ces vaccins qui ont opéré des cures si merveilleuses ces années dernières? Pourquoi ne les mettrions-nous pas à même de se faire des réputations, non seulement dans notre pays, mais dans le monde entier et de conquérir la gloire, non seulement pour eux-mêmes, mais pour leur pays natal? Nous devrions avoir un système de police sanitaire relevant des conseils provinciaux d'hygiène. Il nous arrive de l'étranger nombre d'immigrants qui ont conservé les mœurs un peu primitives de leurs pays d'origine. Un système de police sanitaire, relevant du parlement fédéral et travaillant de concert avec les conseils d'hygiène, serait d'un avantage incalculable, non seulement en ce qui regarde les immigrants déjà rendus, mais aussi à l'égard de ceux qui vont nous arriver. Nous devrions insister pour que les immigrants à destination de notre pays soient soumis à une inspection rigide avant de s'embarquer pour le Canada. Je crois que depuis deux ou trois ans nos immigrants ont été soumis à un examen plus ou moins rapide avant leur départ ; mais en ce qui regarde la maladie dont il est question ici, je ne pense pas que cette inspection ait été aussi sévère qu'elle aurait dû l'être.

Non seulement le Gouvernement, mais la profession médicale prise en bloc ont montré un peu trop d'apathie à l'égard de ce fléau. Nous ne devrions pas laisser des gens qui seront probablement déportés plus tard, parce qu'ils ne répondent pas aux exigences de nos règlements, faire les frais d'un voyage au Canada. J'espère que ces règlements seront appliqués plus sévèrement à l'avenir. Les hardes des immigrants devraient être désinfectées à fond à leur entrée dans le pays. Les médecins savent que dans bien des cas les maladies se répandent de cette manière ; si nous désinfections les hardes des immigrants nous ferions disparaître un des grands moyens de propagation de la tuberculose. A la vérité, notre Gouvernement pourrait faire beaucoup pour enrayer cette maladie ; j'espère qu'il se montrera à la hauteur de la situation et qu'il prendra les moyens voulus pour donner au Canada la réputation de se tenir à cet égard au courant des progrès modernes..

M. F. L. SCHAFFNER (Souris) : Monsieur l'Orateur, je ne me propose pas de parler longuement sur cette question ; mais je sens qu'il est de mon devoir d'exprimer une opinion à son sujet. Je regrette profondément aujourd'hui que tous les ministres ne soient pas présents. Je regrette également que la députation tout entière n'y soit pas pour prêter l'oreille à cette discussion très intéressante d'une des questions les plus importantes de celles soumises au peuple canadien actuellement. Je ne saurais laisser passer sous silence une des observations faites par l'honorable député de Hants (M. Black). Parlant de l'importance qu'il y a pour nous, non seulement de peupler notre pays, mais de conserver en bonne santé ceux qui s'y trouvent, il a dit qu'un bon Canadien valait vingt Doukhobors, et, si je ne me suis pas trompé, cent Anglais. Mais j'ai dû le mal comprendre. Un honorable député à mes côtés me souffle à l'oreille que c'est cent Indiens que l'honorable député préopinant a dû dire. Si tel était le cas, je me trouverais dispensé de faire quelques observations, et la sensibilité de quelques-uns des honorables députés qui siègent derrière moi s'en trouverait épargnée. Je me bornerai à dire un mot de deux aspects de la question. Bien que ce sujet relève plus spécialement de l'art médical, je suis heureux qu'il ait été mis en discussion par le député d'Argenteuil (M. Perley), et je me réjouis qu'un membre de l'opposition, qui n'est pas médecin, ait jugé à propos de soulever la question. Les médecins sont tous d'accord en ce qui regarde le traitement de la consomption. Je me sers de ce terme de consomption, parce que c'est celui qui est le plus généralement compris. J'aimerais que les occupants des galeries et les représentants de la presse voulussent bien prendre note de ce qui a été dit sur cette question aujourd'hui : c'est une preuve de l'intérêt que nous y prenons et de l'importance qu'il y a de disséminer ces connaissances par tout le Canada. Un des aspects de la question auquel je désire faire allusion, c'est la valeur éducative du movement qui s'est poursuivi. Naguère, lorsqu'il était question d'établir un sanatorium dans une partie quelconque du Canada ou d'aucun autre pays, les habitants du voisinage en éprouvaient de la crainte. Ces craintes n'existent plus aujourd'hui ; les gens se réjouissent lorsqu'il s'établit une maison de ce genre dans leur voisinage ; car telle est l'influence, la valeur éducative d'une institution de ce genre que la population à proximité ne tarde pas à se rendre compte de la nécessité de prendre certaines précautions en ce qui regarde les crachats, etc., et comme conséquence, ceux qui vivent dans un certain rayon de l'établissement se trouvent plus en sûreté que les autres. C'est

ce qui s'est produit du moins dans le Manitoba. Je fais partie du conseil provincial d'hygiène, et nous avons, depuis deux ans mis à l'étude la question de l'établissement d'un sanatorium dans la province. Le peuple s'y intéresse. Un moyen que nous avons pris afin de nous assurer si le peuple s'y intéresserait ou non, ç'a été de leur demander de souscrire. Je pense que c'est un des meilleurs moyens de s'assurer si l'on s'intéresse ou non à une entreprise. Celui qui consent à payer de sa poche est certainement intéressé. Nous jugeâmes qu'avant de nous adresser au gouvernement provincial pour en obtenir une subvention, nous ferions bien de tâter le pouls du peuple et le moyen de se rendre compte des sentiments du peuple, c'est de consulter les conseils municipaux. Nous adressâmes une circulaire à chacune des municipalités du Manitoba et quatre-vingts pour cent de ces municipalités, sans avoir été soumise à aucune influence bien forte, ont souscrit des sommes variant de $25 à $100, avec l'assurance, qui nous fit plus de plaisir que tout le reste, que ce n'était là qu'un premier versement de ce qu'elles étaient disposées à souscrire.

Elles ont manifesté de cette manière leur confiance dans l'idée du sanatorium et ont déclaré leur intention de l'appuyer. J'espère que le ministre de la Milice (sir F. Borden) qui est médecin, prête au moins quelque attention à mes paroles ; car dans la province de la Nouvelle-Ecosse il a été établi le seul sanatorium provincial qui existe au Canada. Je ne retiendrai pas la Chambre plus longtemps ; mais j'espère que le Gouvernement et le peuple se rendront compte de la très grande importance de cette question de l'établissement de sanatoriums au Canada.

L'honorable M. S. FISHER (ministre de l'Agriculture) : Monsieur l'Orateur, je sens que l'appel de M. le député d'Argenteuil (M. Perley) en est un que la Chambre ne devrait pas rejeter. Cet appel éveille la sympathie de tous, sympathie pour ceux qui sont dans l'affliction, pour ceux qui sont dans la souffrance, pour ceux qui ne peuvent s'aider,— et c'est un appel auquel tout membre de la députation voudrait pouvoir faire une réponse favorable. Mais le Canada a adopté sa constitution qui assigne certaines fonctions aux provinces et certaines autres au Parlement et au Gouvernement du Canada. Il se trouve qu'en ce qui regarde la santé publique certaines fonctions bien définies sont assignées aux provinces, et certaines autres fonctions également bien définies sont assignées aux autorités fédérales. Au Gouvernement fédéral, en vertu de l'acte constitutionnel, sont assignés l'établissement et l'entretien des quarantaines et des hôpitaux maritimes ; tandis qu'aux gouvernements provinciaux sont assignés d'une manière également claire et nette l'établissement, l'entretien et la conduite des hôpitaux, des asiles, des maisons de charité dans chaque province autres que les hôpitaux maritimes. A l'époque où ces diverses fonctions furent réparties entre ces divers pouvoirs, il n'est pas douteux que la question fut considérée d'une manière générale ; et s'il fut décidée alors que le soin de la santé publique serait attribué pour une partie aux autorités fédérales et pour une autre partie aux autorités provinciales, nous devons croire que c'est avec raison qu'on a fait cette répartition. Ainsi il est facile de se rendre compte que le travail de la quarantaine fait plus naturellement partie des fonctions du gouvernement central.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre entend-il la quarantaine comme se restreignant à la surveillance exercée aux frontières ?

M. FISHER : Je crois que la quarantaine telle que la conçoit la loi constitutionnelle de 1867, ne s'exerce pas ailleurs qu'à la frontière. Le pouvoir doit s'occuper de tout travail de cette nature. Comme la navigation et le commerce étaient également laissés aux soins du pouvoir central, il était bien naturel que les hôpitaux maritimes lui fussent également confiés.

M. R. L. BORDEN : Le ministre ne veut pas dire qu'aux termes de l'acte constitutionnel du Canada, cité par lui, notre Parlement est privé du droit de s'occuper de l'établissement de sanatorium dans tout le Canada.

M. FISHER : Non ; ce que je voulais dire, c'est qu'il est certain travaux qui sont d'une manière définitive et nette assignés aux provinces ; et j'allais faire observer que dans les cas de cette nature il n'est pas désirable et il serait impolitique de la part du gouvernement fédéral de se charger de la tâche. Je n'irais pas jusqu'à prétendre que nous n'aurions pas le droit de nous en charger ; il y a là une question de droit, une question d'interprétation de la loi constitutionnelle du Canada au sujet le laquelle je ne voudrais pas donner une opinion ; mais je ne crains pas de dire,—et en cela je pense émettre l'opinion de la majorité des Canadiens,— que dans tous les cas où, aux termes de la loi constitutionnelle de 1867, un certain travail administratif est d'une manière définitive et claire assigné à l'une ou l'autre des autorités, que ce soit le gouvernement fédéral ou celui des provinces, il est bon de se conformer à cette prescription de la loi. Je le dis en termes généraux. La plupart des députés qui ont discuté cette question, l'ont fait en termes généraux. Toutefois, si j'en crois l'auteur de cette proposition et les opinions qui ont été exprimées en diverses occasions, il semblerait qu'actuellement il se manifeste un vif désir, de la part d'un grand nombre de personnes dont les sympathies ont été éveillées sur cette question de la tuberculose et qu'on a fortement invitées à coopérer à l'œuvre de l'extinction de cette maladie, il se manifeste, dis-je, un vif désir de voir le

gouvernement fédéral accorder une subvention à l'établissement d'un ou de plusieurs sanatoriums. J'ose émettre l'opinion que cela ne serait pas à propos et cette Chambre ne devrait, je pense, adopter aucune motion ou résolution qui l'y engage, c'est-à-dire qui l'engage à subventionner virtuellement l'établissement, l'entretien et la conduite d'un hôpital, d'un asile ou d'une maison de charité, pas plus lorsqu'il s'agit de la tuberculose que d'aucune autre maladie.

Si cette résolution était censée être un ordre au Gouvernement d'agir dans ce sens, je croirais qu'il est de mon devoir de voter contre son adoption et de demander à la Chambre de la rejeter. Mais je me rends parfaitement compte qu'il peut s'exécuter, au point de vue hygiénique, un travail considérable entièrement distinct et indépendant de celui de l'établissement de sanatoriums ou d'hôpitaux. Le Gouvernement eut l'honneur, il y a quelques années, de prier le Parlement de voter une faible subvention en aide à la société canadienne pour la prévention de la tuberculose. Cette actuellement soumises à la Chambre pour le pense, et dans les prévisions budgétaires actuellement soumise à la Chambre pour le prochain exercice financier, nous demandons encore une fois qu'on nous vote cette subvention. Plusieurs députés ont parlé de la diffusion des renseignements et de la compilation des renseignements ; c'est à quoi cette subvention a été en grande partie appliquée. Je ne veux pas m'attribuer plus de mérite qu'il ne m'en appartient ; mais le Gouvernement a déjà fait beaucoup pour diffuser les renseignements nécessaires et attirer l'attention du peuple canadien sur les moyens à adopter en vue d'y mettre un terme. Nous avons cherché autant que possible à frapper l'esprit du peuple canadien et à l'engager à adopter les mesures qui devront entraver les progrès de cette maladie. Mais cela ne veut pas dire qu'il ne sera pas à propos, quand nous aurons trouvé un moyen d'utiliser les fonds, d'augmenter cette subvention. Une telle mesure serait parfaitement dans les attributions de notre Parlement ainsi que du Gouvernement ; mais jusqu'à présent ceux qui sont engagés dans ce mouvement et qui forment partie de cette société n'ont soumis aucun projet en vue de donner plus d'étendue ou d'efficacité à cette œuvre. Pour ma part je serais très heurenx si l'on pouvait nous fournir de telles indications. Il est fort possible que la société pour la prévention de la tuberculose soit en mesure de nous renseigner à cet égard. Le Gouvernement devrait examiner et mettre à l'étude tout projet qu'on voudra lui soumettre, et il lui incombera de décider si le projet à lui soumis doit être subventionné par lui. Il me serait impossible, je pense, à moi comme à tout autre membre du cabinet de dire ce que nous devrions faire ou ce que nous pourrions faire, tant qu'il n'aura pas été soumis au Parlement et au Gouverenement une proposition détaillée de cette nature. Mais nous pensons qu'il serait dans l'intérêt du peuple en général que ceux qui s'intéressent particulièrement à cette œuvre aujourd'hui voulussent bien s'appliquer particulièrement à préparer quelque plan qui pût être mis à exécution sous l'autorité et par l'intermédiaire de notre Parlement, plan dont nous puissions nous charger sans mériter le reproche de vouloir empiéter sur l'autorité et les fonctions des gouvernements provinciaux.

Nous devrions, semble-t-il, pouvoir trouver quelque solution de cette nature, et il me semble que l'attention de ceux qui se dévouent à cette œuvre,— et c'est le cas d'un grand nombre des hommes éminents du pays—, devrait se porter du côté que j'ai indiqué. La question de l'établissement et du maintien de sanatoriums devrait être laissée aux autorités provinciales, auxquelles apparemment ce soin incombe, comme l'indique très clairement l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Maintenant il se trouve que la province de la Nouvelle-Ecosse a pris une initiative. Si cette province a pris cette initiative, je ne vois pas de raison pour que les autres provinces ne fassent pas de même, et il vaut mieux je pense leur laisser ce soin.

Je dirai un mot ou deux des raisons avancées par certains députés à l'appui de cette proposition. On a mentionné le lazaret de Tracadie. Il est vrai que cet établissement a été administré aux frais et sous la direction du gouvernement fédéral et du parlement fédéral. Cela se fait en vertu d'une entente nette et précise conclue entre le gouvernement du Dominion et celui de la province du Nouveau-Brunswick, qui jadis était chargée de la conduite de cet établissement. Je ne saurais dire exactement à quelle époque s'est fait cet arrangement ; mais je crois que c'est en 1872.

M. SPROULE : Pourquoi ne pourriez-vous pas conclure un arrangement net et précis de même nature avec chacune des provinces en ce qui regarde toutes les autres maladies ?

M. FISHER : Je ne dis pas que nous ne pourrions pas le faire, mais au point de vue administratif, je pense qu'il vaut mieux laisser aux provinces le soin d'établir les sanatoriums. On a signalé la question de la tuberculose des bestiaux. Je ferai observer à mes honorables amis qu'il n'existe pas d'indication claire et nette au sujet de la santé des animaux. Cette question reste entièrement libre. Les provinces ou le Dominion, indifféremment, peuvent s'en occuper. Dans la pratique, les provinces s'en occupent pour partie et le Dominion pour partie. Mais il n'a pas été tiré une ligne de démarcation aussi nette à cet égard qu'à celui de l'établissement de sanatoriums pour les êtres humains. Le député de Grey-est (M. Sproule) a parlé de la mise à l'épreuve des animaux tuberculeux. Il

est vrai que nous pouvons très facilement soumettre les animaux à l'épreuve, mais il serait très difficile de soumettre les êtres humains à la même épreuve. Sans doute, l'épreuve par la tuberculine est applicable à l'homme comme elle l'est aux animaux, mais je ne pense pas me tromper en disant que dans aucun pays ce mode d'épreuve n'a été appliqué à des êtres humains.

M. SPROULE : Mais vous avez aussi l'épreuve bactériologique des crachats ?

M. FISHER : C'est de l'épreuve par la tuberculine que l'honorable député parlait, et c'est la seule qui soit appliquée aux animaux. Je ne pense pas qu'il soit à propos d'appliquer cette épreuve dans le cas d'êtres humains, immigrants ou autres. Certains experts m'informent que cette épreuve est employée dans une certaine mesure dans les hôpitaux, où les patients consentent à s'y soumettre ; mais on ne l'a jamais appliquée que dans cette mesure restreinte. Ceux qui s'intéressent à cette question ont assurément toutes mes sympathies. C'est un problème que nous devrions nous efforcer de résoudre par tous les moyens possibles. Je me réjouis à la pensée qu'il a déjà été fait beaucoup de progrès, grâce aux efforts de particuliers ; et qu'aujourd'hui, par suite des renseignements disséminés dans le pays, de diverses sources, quant aux moyens de prévention de la tuberculose et au mode de traitement des personnes déjà atteintes, cette maladie offre moins de dangers et sera probablement dans un avenir rapproché beaucoup moins répandue. Si nous pouvons dresser un plan d'action qui mette le parlement fédéral, dans l'exercice régulier des fonctions a lui assignées, à même de faire quelque chose de plus qu'il n'a déjà fait dans ce sens, pour ma part je m'en réjouirai ; et lorsque ce projet sera soumis, je pense qu'il sera bon que la Chambre le mette à l'étude et lui fasse le sort qu'il mérite. Ces observations faites, je suis heureux, certes, de me déclarer favorable à la motion du député d'Argenteuil (M. Perley) et d'exprimer ma satisfaction de ce que la question ait été soumise à la Chambre de la manière dont elle l'a été.

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

Reprise de la Séance.

M. R. L. BORDEN : En me levant pour parler sur cette question, Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de m'étendre longuement sur ses mérites, qui ont été exposés avec tant de force et d'éloquence par ceux qui ont parlé avant moi. Je crois que la Chambre doit être reconnaissante à l'honorable député d'Argentueil (M. Perley) d'avoir soumis la question à l'attention du pays et de l'avoir fait d'une façon aussi intéressante et aussi convaincante. On peut faire le même éloge du discours de mon honorable ami de Lambton (M.T.G.Johnston) qui a appuyé la motion. Les membres de la profession médicale ont démontré la grande importance de la question, et je suis convaincu que si cette Chambre était en majeure partie composée de médecins, le Gouvernement ne pourrait résister à leur pression et s'empresserait d'agir. Il n'y a aucun doute que la quest d'une importance très sérieuse pour la population canadienne. L'honorable député d'Argenteuil nous a affirmé, en s'appuyant sur des autorités irrécusables, qu'il meurt tous les ans de cette maladie dans le Canada environ 8,000 personnes, plus de deux fois le nombre de soldats que nous avons envoyés en Afrique il y a trois ou quatre ans, ou peut-être cinq fois autant que l'effectif de notre troupe permanente, y compris la gendarmerie du N.-O. S'il est au pouvoir du Parlement de diminuer ou d'arrêter complètement cette peste, il me semble que nous devrions en prendre immédiatement les moyens. Mon honorable ami le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) a dit que ceux qui ont parlé sur cette question n'ont proposé aucun moyen pratique de combattre cette maladie. A mon avis, le Parlement a le pouvoir de s'occuper de cette question, et je vais tenter de démontrer en très peu de mots que les autorités fédérales l'ont. Le Gouvernement a ce pouvoir, et n'a pas le droit alors de rester les bras croisés et d'attendre qu'un simple député lui soumette un projet tout préparé d'avance ; sur lui portent le devoir et la responsabilité d'agir promptement, et d'une façon efficace. Le ministre de l'Agriculture semble croire que le Gouvernement est en quelque sorte relevé de l'obligation d'agir, qu'il peut s'abstenir de toute initiative pendant vingt ou trente ans, peut-être, attendant que des particuliers fassent ce que le Gouvernement devrait faire. Je suis d'avis contraire, à moins que l'on ne puisse démontrer que ni le Gouvernement ni le Parlement n'ont pas le droit, et conséquemment pas le devoir d'intervenir ; l'honorable ministre de l'Agriculture nous a cité l'article 92 de l'acte constitutionnel du Canada. Or, cet article n'empêche pas du tout ce Parlement d'agir. Je ferai remarquer d'abord que mon honorable ami d'Argenteuil ne demande pas dans sa motion d'établir des sanatoriums. La motion est très simple et très générale, et en même temps très complète. Elle se lie comme suit :

> Que cette Chambre est d'avis qu'il est temps que le Parlement prenne des moyens énergiques pour diminuer les ravages et la mortalité causés par la tuberculose parmi la population du Canada.

Si la Chambre adopte cette motion elle n'aura fait qu'adresser une demande au Gouvernement, ou, si vous le voulez, lui aura indiqué les meilleurs moyens à prendre pour enrayer cette maladie, moyens dans les limites de la juridiction fédérale. L'article de la loi de la confédération dont a parlé le ministre de l'Agriculture est le paragraphe

7 de l'article 92. Cet article nomme parmi les sujets réservés exclusivement aux provinces les suivants :

L'établissement, l'entretien et l'administration des hôpitaux, asiles, institutions et hospices de charité dans la province, autres que les hôpitaux maritimes.

Maintenant, même si les prétentions que semble vouloir émettre le ministre de l'Agriculture étaient justes, nous aurions encore le choix sur trois moyens d'action. Les autorités fédérales pourraient recueillir des renseignements et répandre des brochures traitant de la question ; le Parlement pourrait créer une jurisprudence criminelle sur la tuberculose s'il le jugeait nécessaire, ou, comme l'ont fait observer plusieurs des honorables députés qui ont parlé, le trésor fédéral pourrait accorder de l'aide. L'honorable ministre de l'Agriculture paraît oublier que très souvent le Parlement et le Gouvernement du Canada ont donné leur aide à des questions d'intérêt purement provincial, si l'on s'en tient aux termes de l'acte de la confédération.

Par exemple le ministre de l'Agriculture dit qu'il n'est pas désirable que le Parlement empiète sur le domaine provincial en accordant de l'aide a des travaux qui doivent être faits par les provinces, et qu'il vaudrait mieux, si je l'ai bien compris, de laisser ces choses entièrement aux législatures provinciales. Mais l'honorable ministre de l'Agriculture ne se souvient-il pas que pendant les dernières huit années, comme pendant les années précédentes, nous avons accordé de l'aide à des chemins de fer provinciaux, qui sont beaucoup plus soumis à la juridiction provinciale que des sanatoria pour la prévention de la consomption. Presqu'à chaque session depuis 1896 le Parlement fédéral a accordé de l'aide a des chemins de fer locaux ou provinciaux, qui n'avaient pas été déclarés d'utilité générale au pays.

M. SAM. HUGHES : Et la navigation intérieure.

M. R. L. BORDEN : Oui, et la navigation intérieure, ainsi que le fait remarquer mon honorable ami. Je me contente de ces quelques exemples, mais j'en pourrais trouver plusieurs autres tout aussi applicables que ceux que je viens de mentionner. Conséquemment, je ne vois pas, si les ravages que fait cette maladie sont aussi considérables et aussi à redouter que les honorables députés qui ont parlé l'ont prétendu, pourquoi le Parlement n'interviendrait pas. On a nommé dans le passé des commissions d'enquête sur des questions de beaucoup moins d'importance pour le pays que celle que nous avons discuté cet après-midi. Si le cabinet a des doutes sur l'étendue du mal ou s'il n'est pas fixé sur les meilleurs moyens à prendre pour l'enrayer, une enquête, courte mais bien dirigée, pourrait être faite a l'aide d'un des moyens que j'ai indiqués. C'est de cette façon que les autorités fédérales pourraient faire leur part.

Je n'avais pas l'intention de parler sur le sujet, que je n'ai pas beaucoup étudié ; mais j'ai voulu donner mon opinion que le Gouvernement et le Parlement du Canada ont le droit, en vertu de l'acte de la confédération, de s'occuper de cette question. Le Parlement a le droit, d'après l'article 91 de l'acte constitutionnel de 1867, de faire des lois pour le maintien de la paix, du bon ordre et de la bonne administration du pays, et bien qu'une décision récente du Conseil privé peut avoir limité l'interprétation qu'on donnait à ces mots, je crois que si nous prenons l'ensemble des autorités que je viens de mentionner, nous pouvons en conclure que le Parlement ne doit pas craindre de se mêler de la question, faute de juridiction. Dans un ouvrage sur la constitution du Canada et ses pouvoirs législatifs, par M. Lefroy, ouvrage bien connu a tous les avocats et que le ministre de la Justice a dit être l'un des mieux écrits sur le sujet, je trouve à la page 384 le langage suivant attribué à lord Herschell :

Une législature provinciale peut faire une loi sur la santé publique, mais cela n'enlève pas au parlement fédéral le pouvoir de faire une loi semblable pour tout le Canada.

Plus loin M. Lefroy cite l'opinion suivante du comité judiciaire du Conseil privé relativement à l'article même de l'acte constitutionnel du Canada dont j'ai parlé :

Des lois de cette nature faites pour la protection de l'ordre public, de la sûreté des personnes et de la morale, et qui rendent ceux qui les enfreignent passibles de poursuite criminelle et de punition tombent dans la catégorie des maux publics plutôt que dans celle des droits civils.

Mais il y a encore une déclaration plus directe que celle-là dans la cause même que je viens de citer, la cause du procureur général du Canada contre le procureur général d'Ontario, dans laquelle a été attaquée devant le comité judiciaire du Conseil privé la validité de la loi des licenses pour la province d'Ontario. Au cours des plaidoiries lord Herschell s'est servi du langage significatif suivant :

Prenez la question de santé par exemple. Supposons que le parlement fédéral ait adopté certaines lois dans le but d'améliorer l'état sanitaire de tout le Canada, et supposons que dans une province sévissait une maladie qui rendait nécessaire pour la protection de la santé de tous les habitants de cette province de faire des règlements plus sévères concernant les demeures des particuliers, pourrait-on considérer ces règlements comme étant de nature purement locale. Dans ce cas là, les règlements sont limités à la localité, et quelle objection y aurait-il si cette législation était semblable à celle du parlement fédéral.

On voit dans ces paroles, Monsieur l'Orateur, que lord Herschell concède au parlement fédéral le droit de faire des règlements

sanitaires pour tout le Canada, et il prétend en même temps que, concurremment avec la législation fédérale, une législature provinciale a le droit de faire des règlements d'une nature purement locale, provinciale, et d'urgence. Il y a encore plus que cela. Dans la cause dont je viens de parler, et dans laquelle on supposait que la juridiction du parlement fédéral était limitée aux termes de l'article 91 de l'acte de la confédération, je trouve une déclaration directe en faveur de la proposition que j'ai essayé de formuler brièvement. Voici le précis ou résumé de la partie de cette cause qui s'applique à la question actuelle :

Le pouvoir général de législation conféré au parlement fédéral par l'article 91 de l'acte de la confédération canadienne, en dehors des pouvoirs qui y sont énumérés, doit être limité strictement aux questions qui sont indubitablement d'importance et d'intérêt nationaux, et ne doivent pas empiéter sur aucun des sujets énumérés dans l'article 92 comme étant de juridiction provinciale, à moins que ces sujets n'aient pas un développement tel que tout le corps politique du Canada y soit intéressés.

Si les faits que l'on a rapportés, cet après-midi, faits qui sont appuyés sur les meilleures autorités, sont exacts, il est impossible alors de nier que nous sommes en présence d'une question d'intérêt national, dont l'importance a atteint de telles proportions que tout le corps politique du Canada s'y trouve intéressé. Conséquemment dans ces circonstances, et prenant en considération les autorités que j'ai citées et celles que l'on peut encore apporter à l'appui, pour ma part je n'ai aucun doute que le gouvernement fédéral pourrait trouver les moyens de régler cette question efficacement dans les intérêts de tout le Canada.

M. MILLER : Monsieur l'Orateur, je ne retiendrai la Chambre que pendant quelques minutes. Presque tous ceux qui ont parlé sur cette question cet après-midi ont paru favoriser l'idée que le trésor fédéral devrait venir en aide à l'établissement et au maintien de sanatoria. Bien que je ne veuille pas du tout critiquer ce projet, et bien que je sois d'opinion que les sanatoria peuvent aider beaucoup à la diffusion de la maladie et même à la guérir dans leur enceinte, je crois que l'on peut être plus utile à la population en l'instruisant. On aura beau établir des sanatoria tant que l'on voudra, il y aura toujours dans le pays nombre de malades qui ne pourront pas profiter de ces institutions. Il y aura toujours des malades atteints de consomption qui seront obligés de continuer à travailler pour gagner le pain de leur famille, tant qu'ils en auront la force. Je puis citer comme exemple du bon effet qu'aurait la diffusion de renseignements sur la consomption le fait que quelques citoyens entre les mains desquels était tombée une brochure traitant de cette maladie redoutée la lurent avec grand intérêt et la passèrent à leurs voisins. Je crois donc que l'on peut faire beaucoup de bien en enseignant au peuple que cette maladie n'est pas héréditaire mais très contagieuse, et qu'il existe des moyens à la portée de tous de la guérir dans ses premières périodes et d'en empêcher la contagion. C'est pourquoi je trouve excellente la proposition de nommer une commission extra-parlementaire qui recueillerait tous les renseignements possibles sur le sujet. Le rapport de cette commission ferait connaître sans doute plusieurs moyens de combattre cette terrible maladie et le Gouvernement pourrait le faire répandre avec avantage dans tout le pays.

M. PERLEY : Si aucun autre membre de cette Chambre désire parler sur la question, je voudrais ajouter quelques mots pour terminer le débat. J'ai très peu de chose à ajouter à ce qui a été dit cet après-midi. J'ai été très heureux de voir que l'honorable ministre de l'Agriculture est favorable à une action quelconque en la matière, et c'était le moins que l'on pouvait attendre de quelqu'un qui a été membre du conseil exécutif depuis sa formation et qui a toujours porté beaucoup d'intérêt à ses travaux. Personne d'entre nous ne voudrait proposer de prendre aucune mesure qui serait en contravention avec la constitution, et j'ai été heureux d'entendre l'honorable chef de l'opposition apporter des raisons en faveur de mon opinion. Je ne suis pas de l'avis de l'honorable ministre de l'Agriculture que cette question est distinctement tranchée par la loi constitutionnelle de 1867. Notre constitution ne parle pas de plusieurs questions concernant la santé publique dont les législatures provinciales et le Parlement fédéral ont le droit de s'occuper. Sur la porte de l'un des bureaux du département de l'Agriculture ici, à Ottawa, j'ai vu une enseigne portant les mots : " Directeur du service de la santé publique ", ce qui doit vouloir dire quelque chose. On n'a pas mis cette enseigne pour rien, et je dois dire que celui qui occupe ce bureau a toutes les qualités voulues. Dans la loi de la quarantaine, chapitre 63, dont j'ai parlé cet après-midi, il y a un article qui traite distinctement de la santé publique. Il se lit comme suit :

Lorsque le Canada ou aucune partie quelconque du Canada sera menacé d'une maladie épidémique, endémique, contagieuse ou infectueuse, le Gouvernement pourra faire par proclamation tels règlements qu'il croira nécessaires pour empêcher la maladie de se répandre en dehors ou dans le Canada et protéger d'autres manières la santé publique, et il pourra de temps à autre révoquer ou amender lesdits règlements, ou en faire d'autres à leur place ; il pourra aussi imposer des amendes, confiscations et autres pénalités à ceux qui les enfreindront, et tels règlements seront publiés au moins deux fois dans la " Gazette du Canada ". Cette publication sera la preuve de l'existence de ces règlements.

Cet article a été en vigueur de 1868 à 1872. Il a été révoqué à la demande du ministre de l'Agriculture, parce qu'il ne voulait pas payer les frais de sa mise à exécution. Mais, si cette loi était constitutionnelle en 1868, une loi semblable devrait

l'être encore aujourd'hui, et si elle avait été en contravention de la loi constitutionnelle du Canada, on s'y serait opposé alors que cet acte était encore nouveau et que dans le Parlement étaient encore les pères de la Confédération. Je prétends donc que si les sanatoria sont, en vertu de la constitution, sous la juridiction des provinces, la question de la santé publique est dans une situation différente. Je dis donc que ma résolution est générale dans ses termes.

Je ne demande pas au Parlement d'établir des sanatoria. L'association croit qu'il vaut mieux commencer la lutte de cette façon sans tracer aucun plan d'action, sans rien spécifier. Nous demandons seulement à la Chambre d'adopter cette résolution, et si elle passe je la considérerai comme une requête au Gouvernement de nommer une commission ou d'adopter d'autres moyens de découvrir de quelle manière le Parlement pourrait, sans violer la constitution, aider à enrayer cette maladie et faire diminuer le grand nombre de décès qu'elle cause.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne vois aucune objection à ce que la Chambre vote cette résolution. Je crois que cette discussion seule aura le bon effet d'appeler l'attention publique sur un sujet d'aussi grande importance pour toutes les familles canadiennes.

On a beaucoup appris depuis quelques années au sujet de cette maladie terrible. Depuis les découvertes ou les recherches du professeur Koch et de son école en Allemagne, le public a appris les moyens élémentaires de combattre la consomption. Jusqu'à tout récemment on considérait cette maladie comme héréditaire, mais cette théorie n'a plus cours aujourd'hui et on sait maintenant que la maladie n'est que contagieuse, ce qui semble être démontré par sa grande diminution dans les endroits où on la combat. Je n'ai pas eu l'avantage d'entendre le commencement de la discussion, mais d'après ce que j'en apprends, mon collègue, l'honorable ministre de l'Agriculture soutient pour le moment que le Gouvernement fédéral n'a pas toute la juridiction nécessaire. En interprétant la constitution d'une façon plus élastique, on découvrira peut-être que cette question est de notre ressort, mais il est un fait certain, c'est que chaque législature et chaque municipalité du Canada peuvent toutes, chacune dans sa sphère, aider à combattre cette maladie, et tous nous espérons voir disparaître cette menace à la vie de chacun de nous. L'éducation et la dissémination de renseignements sur la consomption tombent évidemment sous la juridiction de toutes les législatures provinciales. Il n'y a rien dans aucune constitution pour empêcher ce Parlement ou n'importe quelle législature, ou conseil municipal, d'instruire le peuple sur les moyens à prendre pour empêcher cette maladie de se répandre ou la circonscrire là où elle a pris pied. Je crois pouvoir en toute sûreté promettre au nom du Gouvernement qu'il fera tout ce qu'il est possible de faire pour venir en aide à ce projet méritoire.

SENTENCE ARBITRALE D'HALIFAX.

M. ANGUS A. MACLEAN demande :

Copie de toute correspondance, de tous télégrammes, rapports, écrits, documents, mémoires, décrets du conseil ou renseignements, manuscrits ou imprimés de toute espèce non encore soumis à la Chambre qui ont été échangés entre le Gouvernement du Canada ou quelqu'un de ses membres ou fonctionnaires et le gouvernement de l'île du Prince-Edouard ou quelqu'un de ses membres ou fonctionnaires, se rapportant en quelque manière à la demande produite par ladite province pour avoir sa quote-part de l'indemnité fixée par la sentence arbitrale de la commission des pêcheries de Halifax.

Je désire, Monsieur l'Orateur, dire quelques mots à l'appui de ma demande. Le discours du trône prononcé par le lieutenant-gouverneur de l'île du Prince-Edouard à l'ouverture de la session de 1903 nous apprenait qu'il se faisait alors des négociations en vue de régler cette question controversée de la sentence arbitrale d'Halifax concernant les pêcheries.

Le chef du gouvernement de l'île du Prince-Edouard a déclaré qu'une conférence avait eu lieu à Ottawa entre les premiers ministres des provinces du Nouveau-Brunswick, de Québec et de l'île du Prince-Edouard, à laquelle le ministre de la Justice du Canada assistait, et qu'il fut décidé alors que la question serait soumise à la cour suprême. Plus tard pendant la même session de 1903 le premier ministre de l'île du Prince-Edouard déclara que ce projet avait été abandonné et que la question serait soumise à la cour supérieure. Plus tard, pendant la même session de 1903 le premier ministre de l'île du Prince-Edouard déclara que ce projet avait été abandonné et que la question serait soumise au comité judiciaire du conseil privé en Angleterre. Bien qu'il y ait déjà dix-huit mois que cette déclaration a été faite, nous ne voyons pas, du moins dans les Provinces maritimes, que la question ait fait un pas. Les habitants de ces provinces et ceux qui sont intéressés dans la distribution de cet argent aimeraient à savoir où en sont rendues les négociations, et quand se fera la distribution de cette somme considérable, si elle doit se faire jamais.

(La motion est adoptée.)

TELEPHONES MUNICIPAUX.

M. BOYCE demande :

Copie de toute correspondance et de tous documents concernant une requête adressée au conseil des commissaires des chemins de fer relativement à une demande soumise récemment audit conseil par les villes de Port-Arthur et Fort-William aux fins de pouvoir installer leur réseau de téléphone municipal dans les gares des stations du chemins de fer du

Pacifique-Canadien dans ces deux villes. Aussi, copie de toute correspondance entre lesdites villes de Port-Arthur et Fort-William et leurs officiers et le Gouvernement au sujet de ladite demande, ou antérieurement ou subséquemment à cette demande. Aussi, copie de tout rapport ou proposition, décision ou instruction de la part des commissaires des chemins de fer concernant cette ou ces demandes ou s'y rattachant.

M. W. F. MACLEAN : Avant que cette motion soit adoptée, je désire dire quelques mots au sujet d'un incident qui a eu lieu il y a quelques jours dans cette Chambre à propos de cette même question. Le premier ministre a déclaré, lorsqu'on a appelé son attention sur les griefs des villes de Port-Arthur et de Fort-William, qu'il serait peut-être bon de faire une loi générale sur les téléphones. Cette décision a été considérée comme très importante pour tout le pays, mais bien que l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux ait mis lui-même dans la loi des chemins de fer un article obligeant les compagnies de chemins de fer à donner accès dans leurs gares aux compagnies de téléphone indépendantes de la compagnie Bell, cet ex-ministre devenu président de la commission interpréta sa loi comme voulant dire que la compensation à payer aux compagnies de chemins de fer dans ces cas-là était d'un caractère général et que les compagnies avaient le droit d'exiger de fortes compensations. Mon opinion sincère est que cette prétention est insoutenable, que la convention entre la compagnie Bell et les compagnies de chemins de fer est contraire à l'intérêt public, contraire à la loi des chemins de fer, et si le Gouvernement ou les tribunaux faisaient une enquête à ce sujet, ou encore si on soumettait cette convention à la cour suprême, tous la déclareraient inconstitutionnelle et contraire à l'intérêt public. La Chambre a plus d'une fois discuté cette question. Lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux a mis dans la loi des chemins de fer un article donnant aux compagnies de téléphone indépendantes l'entrée dans les gares de toutes les compagnies de chemins de fer, il nous a dit que la question se trouvait réglée comme nous le désirions, mais le même ministre devenu président de la commission des chemins de fer rend un jugement qui est en faveur de la compagnie Bell et à mon avis contraire à l'intérêt public, et bien que plusieurs mois se soient écoulés déjà depuis que cette décision a été donnée, rien n'a été fait pour savoir quels sont les droits du public à ce sujet.

Tous les jours nous votons des lois dans les intérêts des trois grandes compagnies de chemins de fer avec lesquelles la compagnie Bell a fait cette convention contraire à l'intérêt public, et je dis que c'est le devoir du Gouvernement, non seulement de faire disparaître ce grief, non seulement d'amender la loi des chemins de fer de façon à apporter le soulagement qu'on demande, mais il devrait dire aux compagnies de chemins de fer : tant que vous n'accorderez pas au public le remède au mal dont il se plaint nous refuserons de vous accorder la législation que vous demandez. L'année dernière la compagnie du Grand Tronc a obtenu les plus grands privilèges qui aient jamais été accordés dans notre pays.

A chaque session nous accordons différents privilèges et chartes à la compagnie du Pacifique-Canadien et la seule chose que le Gouvernement doit faire, s'il veut l'intérêt du public, c'est de dire à ces compagnies de chemins de fer : la Chambre ou le Gouvernement ne vous accordera plus rien tant que vous n'aurez pas remédié à ce mal. Mais les compagnies obtiennent toute la législation qu'elles veulent avoir, et elles ne donnent pas le remède demandé. La question sera discutée de nouveau pendant cette session, peut-être même cette semaine, mais le remède est entre les mains du Gouvernement. Il peut faire une loi, et il y est obligé ; il peut négocier avec les compagnies ou il peut déclarer dans une loi que ces marchés sont contraires à l'intérêt public. Revoyons pendant quelques instants la nature de ce marché. La compagnie du Pacifique-Canadien qui a reçu du pays des subventions énormes en terres et en argent en même temps que de grands privilèges, et la compagnie du Grand-Tronc, qui en a obtenu autant, et à qui, depuis deux ans, nous avons accordé les plus grands privilèges qui aient jamais été accordés en ce pays, font avec la compagnie du téléphone de Bell, une convention qu'elle ne permettra à aucune compagnie indépendante de téléphone d'installer ses appareils dans leurs gares. Mon honorable ami de Labelle (M. Bourassa) a montré l'autre jour jusqu'où poussait cette convention. Bien que la compagnie Bell n'ait pas de réseau téléphonique dans le comté de Labelle, elle refuse l'entrée à la compagnie indépendante dans la gare du chemin de fer. Port-Arthur et Fort-William ont un excellent service téléphonique municipal, et cependant on lui refuse l'entrée des gares du chemin de fer Canadien du Pacifique et du Canadian-Northern, bien que les citoyens de ces deux villes soient les meilleurs clients de ces deux chemins de fer, sur lesquels ils voyagent et font transporter leurs marchandises. Malgré cela cette convention inique, contraire à l'intérêt public et que le Gouvernement devrait déclarer telle s'il voulait remplir son devoir, continue à exister. Il y a deux ans qu'on s'efforce d'appeler l'attention du ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) sur cette convention inique, mais jusqu'à présent on n'a pu avoir un mot de lui. Il n'a pas aidé à soumettre la question à la cour suprême, ainsi que la loi le lui permet, mais n'a rien fait, et voilà où la question en est. Le Gouvernement devrait avoir assez de courage et comprendre assez la responsabilité qui lui incombe pour dire à ces compagnies de chemins de fer que si elles ne résilient pas la convention qu'elles ont faite avec la com-

pagnie Bell, il trouvera moyen de faire une loi la déclarant nulle.

Jusqu'ici le Gouvernement n'a rien fait dans ce sens. La compagnie téléphonique Bell a-t-elle donc une telle puissance, au Canada, qu'il faille tolérer l'existence de pareil monopole ? J'ignore la cause de l'influence qu'elle semble exercer, mais je constate un fait : chaque fois qu'au cours du débat sur la loi des chemins de fer, on a formulé une proposition tendant à porter atteinte aux pouvoirs de la compagnie téléphonique Bell, cette proposition a été en butte aux attaques ; puis, demande-t-on le redressement de griefs comme celui dont on se plaint aujourd'hui, il n'est tenu aucun compte de ces plaintes, cette compagnie peut impunément fouler aux pieds non seulement les droits du peuple, mais encore ceux des municipalités et des provinces. C'est au Gouvernement qu'incombe le devoir de remédier à la situation. Il est facile de dire aux citoyens de Port-Arthur, de Fort-William, de Locust-Hill et de Labelle : adressez-vous aux tribunaux et faites valoir vos droits ! Il est un bien plus simple moyen à adopter pour redresser ce grief : que le Gouvernement exerce le pouvoir qu'il possède indubitablement, en déclarant la convention en question contraire à l'intérêt public, en révoquant cette loi au besoin, et en forçant la compagnie à traiter tout le monde avec justice. Comme je l'ai fait observer à la Chambre, l'autre jour, la compagnie téléphonique Bell a reçu la personnalité civile, à titre de service d'utilité publique ; or, toute institution, déclarée d'utilité publique, est tenue de traiter tout le monde, sans distinction, avec justice et équité. Ce n'est pas ainsi qu'agit la compagnie en question : elle n'accorde qu'à ses clients seuls l'accès aux gares de chemins de fer. Il existe un double moyen de redresser ce grief, à bref délai : modifier la loi des chemins de fer, ou amender la loi générale, de façon à ce que le Parlement ait la haute main sur les sociétés et les compagnies auxquelles le Parlement a conféré la personnalité civile. Encore une fois, je le demande au cabinet ; pourquoi refuser de remédier à cet état de choses ? Pourquoi hésite-t-on à redresser ce grief ? Cela tiendrait-il au fait que les hommes intéressés dans la compagnie téléphonique Bell seraient d'influents partisans du Gouvernement ?

La seule explication admissible, après tout ce qui s'est passé, c'est que les influences politiques ici l'emportent en quelque façon, sur l'intérêt public ? Si on nie la chose, alors qu'on nous dise pourquoi ce grief, datant de deux ans, n'est pas encore redressé, pourquoi force nous est de présenter pareilles motions, de nous adresser aux tribunaux et de recourir à un autre genre de procédure, alors que le Gouvernement a le pouvoir de remédier à la situation.

Sir WILLIAM MULOCK : Monsieur l'Orateur, si je ne me trompe, sous l'empire le

la loi des chemins de fer, la décision de toute question de ce genre est attribuée à la commission des chemins de fer. Nul avocat ne saurait soutenir que les commissaires n'aient pas le pouvoir de se prononcer en pareille matière. La motion à l'étude intéresse les opérations de la compagnie téléphonique Bell dans deux villes, et une contestation provoquée par l'exercice des pouvoirs quelque peu exclusifs accordés par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique à la compagnie téléphonique Bell, aux endroits en question. Le conseil de la commission des chemins de fer a été saisi du litige, et après audition de la preuve, elle a rendu un jugement portant que le privilège exclusif devait cesser et que la seule question à régler est celle de l'indemnité. Je ne sache pas que les parties au litige, si je puis ainsi qualifier ce désaccord, aient, depuis cette époque, saisi le conseil de cette question.

M. BOYCE : Quelle est la date de ce jugement ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si je ne me trompe, cette décision date de la fin de juillet ; je ne saurais préciser la date, mais je me rappelle parfaitement avoir vu le texte de l'avis émis par chaque commissaire. Voici ce qui découle de ce jugement rendu par les commissaires : ils refusent d'acquiescer à la prétention de la compagnie téléphonique Bell réclamant le droit de refuser aux lignes rivales accès aux gares de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ; et en outre ils refusent de permettre à cette dernière compagnie de s'autoriser du traité spécial intervenu avec la compagnie Bell et d'exclure les compagnies rivales de tout accès à sa gare du chemin de fer.

Tout se résume donc, en dernière analyse, à une question d'indemnité ; il s'agit de savoir si la compagnie sollicitant accès à la gare, doit payer une indemnité, non seulement pour l'installation des fils métalliques, mais en outre des dommages-intérêts, pour dérogation au traité. Voilà la maîtresse question à résoudre. Je ne sache pas que les commissaires aient émis d'avis à cet égard. Ils se contentent d'affirmer que tout se résume à une question d'indemnité ; que si les intéressés désirent obtenir un avis et poursuivre l'enquête, alors les commissaires rendront leur décision sur l'interprétation de la loi, touchant la question de savoir si, à leur avis, la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ou la compagnie téléphonique Bell a droit à une indemnité, née de la dérogation au traité. Avant de s'aviser de modifier les lois, au moins faudrait-il chercher à en demander l'interprétation au tribunal revêtu de la juridiction voulue pour se prononcer en pareille matière ; or, il existe aujourd'hui un tribunal chargé de se prononcer à cet égard. Sans doute, on ne saurait empêcher les gens de faire des insinuations comme celle qui

s'est permise le député d'York-sud, (M. W. E. Maclean) ; mais, j'en suis convaincu, ses soupçons sont dénués de tout fondement. A notre avis, le tribunal chargé de se prononcer en pareille matière est un tribunal fort indépendant et absolument compétent, et ceux qui y président ne se laissent influencer par aucune considération en faveur de telle ou telle partie intéressée, mais n'obéissent qu'à des mobiles désintéressés, ne s'inspirent que du sentiment d'un grand devoir public et du culte qu'ils ont voué aux lois. Advenant donc que cette question fût portée soit devant ce tribunal soit devant la cour suprême—car, les intéressés ont droit de s'adresser à ce dernier tribunal—alors le parlement saurait si la loi actuelle répond parfaitement aux besoins de la situation ; et dans le cas contraire, il serait en mesure de délibérer sur les modifications qu'il importerait d'y apporter.

M. BOYCE : Que le directeur général des Postes veuille me permettre de lui dire, et cela sans la moindre pointe d'ironie, que la Chambre lui doit une dette de reconnaissance pour la lumière qu'il vient de jeter sur cette question de souveraine importance. J'ai toutefois un regret à exprimer ici : c'est que le ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. E. R. Emmerson) ne soit ni aussi bien documenté ni aussi soucieux de nous éclairer que l'est son collègue, le directeur général des Postes.

Je tiens à faire observer au ministre et à la Chambre, au sujet des éclaircissements apportés par le directeur général des Postes (sir William Mulock), que le 6 de février dernier, je posai certaines questions dont le texte figure au compte rendu officiel des débats. En voici la teneur :

Où en est rendue, pour le moment, l'instruction des vœux présentés au conseil des commissaires des chemins de fer, par les villes de Port-Arthur et de Fort-William, en obtention du raccordement de leurs réseaux téléphoniques municipaux, avec les gares du chemin de fer Canadien du Pacifique dans ces deux villes ?

Ai-je obtenu une réponse à cette question? Le ministre des Chemins de fer et des Canaux, qui est censé être au courant des faits et posséder les renseignements que m'a donnés son collègue, le directeur général des Postes, a-t-il daigné apporter quelque éclaircissement sur ces questions? Non, Monsieur l'Orateur ; il s'est contenté de me demander de présenter une motion tendant au dépôt d'un rapport. Dans quel but? Etait-ce pour gagner du temps? Evidemment, le renseignement apporté par le directeur général des Postes se trouvait entre les mains du Gouvernement, puisque ces faits intéressent si vivement non seulement les villes de Port-Arthur et de Fort-William, mais les municipalités collectivement et le Parlement lui-même. Ce renseignement, le Gouvernement en avait la garde ; il était maître d'en disposer à son gré, et on vient de le porter à la connaisance de la Chambre, ce soir même.

Sir WILLIAM MULOCK : Le texte des jugements en question a été publié dans la presse, et c'est à cette source que j'ai puisé les renseignements que j'ai donnés sur les avis exprimés par les commissaires.

M. BOYCE : Puisque le directeur général des Postes a été en mesure de nous éclairer sur la question, en citant les décisions des juges et en nous donnant le résumé du jugement rendu l'été dernier ; à plus forte raison lorsqu'une question est régulièrement inscrite au feuilleton, le ministre des Chemins de fer et des Canaux est-il tenu d'apporter la réponse voulue, lui qui est censé s'être documenté, en puisant aux sources authentiques, ses renseignements sur le jugement du tribunal. Voici la teneur de la deuxième question :

Le conseil des commissaires des chemins de fer a-t-il décidé que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit tenue de permettre aux villes de Port-Arthur et de Fort-William, d'effectuer le raccordement de leurs réseaux téléphoniques municipaux avec les gares du chemin de fer, moyennant paiement d'une indemnité ? Dans l'affirmative, cette ordonnance a-t-elle été mise à exécution ?

S'il faut en juger d'après les observations du ministre des Postes, le conseil des commissaires des chemins de fer a rendu sa décision. Or, à coup sûr, le ministre des Chemins de fer aurait dû prendre connaissance du texte de cette décision. Assurément, il lui eût été facile de charger quelque attaché de cabinet d'aller chercher le document en question ; puis, de répondre dans l'affirmative ou dans la négative à une question si simple. Je passe sous silence le fait qu'il n'a pas apporté de réponse à la dernière partie de l'interpellation. Tout au moins eût-il pu nous dire qu'il ignorait ce qui en est. Sans doute, le ministre ignore une foule de choses d'ordre ministériel ; mais au moins aurait-il dû savoir et nous dire si, oui ou non, l'ordonnance en question a été mise à exécution. Voilà la troisième question :

Le chiffre de l'indemnité à verser à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a-t-il été arrêté ? Dans l'affirmative, par quelle autorité, et quel est le chiffre de cette indemnité ? Dans la négative, quelle est l'autorité qui en décidera ?

Si je saisis bien le sens des explications données par le directeur général des Postes, il eût été facile de répondre à cette question par un non catégorique ; si, toutefois, le directeur général des Postes affirme à bon droit que la question d'indemnité n'est pas encore décidée. Voici la quatrième question :

Le Gouvernement sait-il que les municipalités, dans toute l'étendue du pays, attendent avec une vive impatience le règlement définitif de cette question, le sort d'autres demandes en obtention du même privilège étant subordonné à l'issue de l'affaire ?

Il est possible que le ministre des Chemins de fer ait éprouvé un certain embarras à apporter une réponse à cette question ; et

peut-être même s'est-il abstenu de répondre à l'interpellation, par suite de la difficulté d'obtenir le renseignement demandé par la quatrième question ; or, il s'est tiré d'affaire en me priant de demander le dépôt d'un rapport contenant tous ces volumineux documents, alors qu'il eût été si facile d'apporter une toute simple réponse à l'interpellation, pourvu, toutefois, qu'il n'y eût rien à dissimuler ? Le ministre est tenu de dire à la Chambre ce qui l'autorise à refuser la réponse demandée.

M. EMMERSON : L'honorable député voudrait-il bien me donner la date de son interpellation ?

M. BOYCE : Cette interpellation figure au compte rendu des débats du 6 février. Le ministre est tenu de dire à la Chambre pourquoi, ce jour-là, il a refusé d'apporter la réponse voulue à ces questions ou ce qui a motivé son refus, alors que, ce soir, en nous communiquant ces renseignements, il a prouvé qu'il était en mesure, le jour en question, de nous communiquer l'information voulue. Ici, il importe de faire une observation au sujet de la cinquième partie de l'interpellation qui soulève une question à laquelle faisait allusion, l'autre jour, le député d'York-sud, et qui, sans doute, a dû causer quelque ennui au ministre ? Il s'agit des droits des municipalités au sujet de cette importante affaire des raccordements téléphoniques ; et ici, sans doute, le ministre a cru flairer un danger, celui d'engager la responsabilité du cabinet dans un sens ou dans l'autre. Les municipalités,—le ministre le sait sans doute et peut-être ne l'ignorait-il pas à l'époque où je lui ai adressé l'interpellation en question,—les municipalités, dis-je, attendent depuis longtemps avec une vive impatience le prononcé du jugement sur ces importantes questions. Oui, ces municipalités tiennent à savoir si elles resteront éternellement à la merci de ces sociétés jouissant de privilèges d'ordre pupublic que leur a accordés le Parlement. Il est de la plus haute importance que les municipalités sachent à quoi s'en tenir sur leurs droits ; et s'il est vrai, comme l'a établi le député d'York-sud, que dans les villes en question ainsi qu'ailleurs, la compagnie téléphonique Bell s'est autorisée de ce privilège pour fouler aux pieds les droits des autres sociétés et des particuliers, il est grandement temps de songer à mettre fin à un abus qui fait péricliter nos libertés populaires.

M. EMMERSON : Dans la réponse que j'ai apportée à la question que m'a adressée l'honorable député le 6 février, je ne sache pas avoir rien omis d'essentiel.

A en juger par le ton de son discours et l'attitude qu'il prend ici, jamais l'honorable député, ne songerait à avouer qu'il manque de lumières ou qu'il est dans l'impuissance de répondre à toute question qu'on lui poserait. Examinons un instant cette question. :

Où en est rendue, pour le moment, l'instruction des vœux présentés au conseil des commissaires des chemins de fer, par les villes de Port-Arthur et de Fort-William, en obtention du raccordement de leurs réseaux téléphoniques municipaux avec les gares du chemin de fer Canadien du Pacifique dans ces deux villes ?

L'honorable député est membre du barreau, si je ne me trompe, et à ce titre, il doit comprendre qu'il y a ici une question de droit. Cette question, constituant le fond d'une contestation portée devant la commission des chemins de fer, et le conseil de la commission ayant rendu une décision à cet égard, il ne faut pas l'oublier, le meilleur renseignement à fournir à la Chambre et au pays en pareille matière serait le texte même du jugement prononcé par ce tribunal. Mon collègue le ministre des Postes, nous a fait bénéficier de ses lumières à cet égard, mais il ne prétend nullement avoir donné autre chose que sa propre interprétation du jugement rendu par ce tribunal.

Voici la teneur de la deuxième question :

Le conseil de la commission des chemins de fer a-t-il décidé que la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique soit tenue de permettre aux villes de Port-Arthur et de Fort-William de raccorder leurs réseaux téléphoniques municipaux avec les gares du chemin de fer, moyennant paiement d'une indemnité ?

On ne saurait apporter de réponse plus ample et plus complète à cette question, qu'en citant le texte même du jugement. Il m'eût été facile d'apporter ici ce document et d'en donner lecture ; mais ce n'est pas ainsi qu'on répond, d'ordinaire, à pareille interpellation. Du reste, l'honorable député aurait fort bien pu en prendre connaissance par lui-même. La meilleure réponse à apporter à cette question serait le dépôt des documents mêmes qui sont dans les archives du conseil de la commission des chemins de fer. Ces pièces ne figurent pas dans les casiers du ministère des Chemins de fer et ils ne se rattachent nullement à sa besogne. Grâce au dépôt de ces documents sur le bureau de la Chambre, l'honorable député et ses collègues seront en mesure de se former une opinion sur la question ; car, l'état même de la question et le sens précis de la décision rendue par le tribunal sont matière d'interprétation, au point de vue du droit. L'opinion que je pourrais formuler à cet égard s'écarterait peut-être sensiblement de l'avis ouvert par l'honorable député ou tout autre de ses collègues. En fait, paraît-il, il y aurait divergence d'opinion parmi les avocats sur l'état de la question, et cette divergence existerait même au sein du conseil des commissaires des chemins de fer ; or, en pareille circonstance, on le conçoit, il ne me siérait point de m'aviser d'interpréter ce jugement. Que l'honorable député se sente de force et de taille à entreprendre pareille tâche, passe encore ; mais pour mon propre compte, je l'avoue, cela soit dit en toute modestie, je

me garderais bien d'émettre un avis sur les conclusions auxquelles s'est arrêté ce tribunal.

M. R. L. BORDEN : Si l'interpellation présentée par l'honorable député soulevait un point de droit, la question serait impertinente au débat, le ministre des Chemins de fer le sait. On ne fait point d'interpellation sur les questions de droit. Dans l'interpellation en discussion, il n'est point soulevé de point de droit, dans l'acception ordinaire du mot. Il s'agit tout simplement des conséquences découlant d'un jugement.

M. EMMERSON : C'est là une question de droit.

M. R. L. BORDEN : Vraiment ? Voilà du nouveau, en vérité. Ainsi, lorsque le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre a renvoyé l'appel des provinces du Nouveau-Brunswick et de l'île du Prince-Edouard, est-ce qu'il n'eut pas été permis de demander ici, sous forme d'interpellation, un renseignement sur la nature de cette décision ? Et la réponse à cette question n'eut-elle pas été que le Parlement canadien était autorisé à établir la loi qu'il avait adoptée ? Serait-ce là une question de droit, dans l'acception usitée du mot ? Mainte et mainte fois, j'ai entendu le ministre de la Justice se prononcer ici sur l'effet des jugements rendus par les tribunaux.

M. EMMERSON : Le chef de l'opposition me permettrait-il de l'interrompre, un instant ? Le comité judiciaire du conseil privé d'Angleterre a rendu jugement dans une affaire se rattachant à la situation des pêcheries au Canada, et, à mon sens, il existe encore une question de droit sur l'interprétation à donner à ce jugement . C'est une question controversée et, paraît-il, il faudra en référer à la décision des tribunaux, à cet égard.

M. R. L. BORDEN : Est-ce que cette réflexion jette une bien vive lumière sur la situation ? S'il s'agit d'une question de droit, en quoi la motion en obtention d'un dépôt de documents élucidera-t-elle l'affaire? Si le jugement en discussion est compliqué, le ministre des Chemins de fer aurait pu se contenter de nous donner son avis sur l'effet de la décision, quitte à déposer le texte du jugement sur le bureau. Si le texte de cette décision est clair, peu compliqué, et qu'il soit facile d'en définir l'effet en quelques mots, le ministre aurait fort bien pu le faire brièvement, à l'instar du ministre des Postes, qui, ce soir même, vient de tracer à son collègue une voie lumineuse à suivre. Quelle réponse faut-il apporter à cette question-ci ?

Où en est rendue l'instruction des vœux présentés au conseil de la commission des chemins de fer——

M. EMMERSON : Le texte du jugement nous éclairera sur ce point.

M. R. L. BORDEN : Le ministre devrait être en mesure de nous renseigner brièvement à cet égard.

M. EMMERSON : Mon interprétation du jugement ne concorderait peut-être pas avec celle de l'honorable député.

M. R. L. BORDEN : Il eût été facile au ministre de nous faire connaître sa pensée au sujet de la conséquence que comporte la loi et de déposer sur le bureau un exemplaire du jugement. Quelle réponse allez-vous apporter à cette question-ci : " Est-ce que le chiffre de la compensation à payer à la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique a été arrêté. " Le Gouvernement est-il d'avis que la commission n'a encore rien décidé à cet égard ? " Nous tiendrons à obtenir les renseignements que le Gouvernement possède sur ce point. Vient ensuite l'autre partie de la question : " Dans l'affirmative, par quelle autorité et quel est le chiffre de cette indemnité ? " A coup sûr, il n'est pas besoin du dépôt régulier d'un rapport sur le bureau pour fournir pareil renseignement. Vient enfin la dernière question :

Le Gouvernement sait-il que les municipalités, dans toute l'étendue du pays, attendent avec une vive impatience le règlement définitif de cette question, vû que le sort d'autres demandes tendant au même but est subordonné à l'issue de cette affaire ?

Qu'est-il besoin du dépôt d'un rapport pour répondre à cette question ?

M. EMMERSON : Les municipalités de l'Est ne prennent pas pareille attitude.

M. R. L. BORDEN : Eh bien ! que le ministre nous fasse part des lumières qu'il possède au sujet de l'Est. Je lui ferai observer qu'en d'autres circonstances il fait preuve de grande courtoisie, en nous apportant des réponses qui occupent plus d'espace dans le compte rendu des débats que n'en aurait exigé le renseignement demandé. Voyez, aucompte rendu du 8 février, la réponse à l'interpellation du député de Toronto-nord (M. Foster). Qu'on jette un coup-d'œil sur cette foule de questions auxquelles le ministre des Chemins de fer et ses collègues ont répondu. Le ministre eût-il apporté l'attention voulue à cette question-ci, nous n'aurions point perdu un temps précieux à discuter cette demande de rapport.

M. EMMERSON : L'honorable député fait remarquer que j'ai mis de la courtoisie et de l'empressement à répondre à d'autres questions. Qu'il veuille bien m'en croire, en demandant qu'on présentât une motion tendant au dépôt d'un rapport, je n'ai nullement voulu manquer aux règles de l'étiquette parlementaire.

M. R. L. BORDEN : J'en conviens, et d'ailleurs je n'ai jamais songé à insinuer pareille chose. Je me suis contenté de faire observer au ministre qu'en y mettant un peu de bonne volonté, il lui eût été facile de con-

signer au compte rendu des débats la réponse voulue et de déposer sur le bureau les documents désirés, de façon à rendre absolument inutile la présentation d'une motion.

(La motion est adoptée.)

CANAL DE LA VALLEE DE LA TRENT —RECLAMATION DE JAMES CLARK.

M. WARD (par M. Sam. Hughes) demande

Copie de toute correspondance, de tous documents et autres papiers concernant la demande présentée par M. James Clark, du township d'Otonabee, en obtention d'indemnité, en raison de l'inondation de ses terres par la rivière Otonabee, par suite des travaux construits par l'Etat sur le canal de la vallée de la Trent.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Il n'existe, paraît-il, dans les archives du ministère, aucune correspondance se rattachant à une demande en réclamation quelconque présentée par M. James Clark, du township d'Otanabee, en obtention d'indemnité, pour dommages causés à ses terres submergées par les eaux de la rivière Otonabee, par suite des travaux que l'Etat a construits sur le canal de la vallée de la Trent.

M. SAM. HUGHES : Il est possible qu'il ait erreur de nom. Peut-être, Monsieur l'Orateur, serait-il préférable de réserver cette motion, jusqu'au retour du député de Durham (M. Ward).

M. l'ORATEUR : Réservé.

M. W. J. ROCHE : Je demande le dépôt :

Etat indiquant le nombre de milles de terres dans les territoires du Nord-Ouest arpentées et délimitées, par blocs, et le coût par mille ; le nombre arpentés et délimités, par townships, et le coût par mille ; le nombre d'acres subdivisés et le coût par acre, pendant les années 1880, 1881, 1882, 1883, 1900, 1901, 1902 et 1903, avec indication de la moyenne pour les quatre premières années et pour les quatre dernières, respectivement.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Je prierais le motionnaire de bien vouloir consentir à une légère modification de sa motion, par l'insertion, après le mot "acre", quatrième ligne du feuilleton, des mots que voici : "La proportion des terres en pleine prairie relativement à la totalité des terres arpentées ; le prix d'arpentage stipulé au contrat par mille de ligne de section en pleine prairie ; le chiffre des appointements des arpenteurs employés à la journée."

(On adopte l'amendement.)

La motion, ainsi modifiée, est adoptée.

M. R. L. BORDEN.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

La Chambre ordonne, sans discussion, le dépôt des pièces suivantes :

Copie de toute correspondance adressée au Gouvernement ou à quelqu'un des ministres au sujet des câbles télégraphiques dans l'empire.—M. Logan.

Copie de toute correspondance échangée entre le Gouvernement ou tout ministre et autres personnes concernant la révocation du directeur de la poste de Saint-Claude, Manitoba (M. J. P. Bernier), le ou vers le 1er jour de novembre 1904.—M. Staples.

Etat indiquant le montant et la nature de toute réclamation faite par la maison P. Lyall et fils pour travaux supplémentaires se rattachant à son entreprise de construction de hangars en acier dans le port de Montréal ; et spécifiant, dans chaque cas, si la réclamation a été acceptée et approuvée par les commissaires du port ou l'ingénieur en chef ; si l'ingénieur surintendant de l'Etat en a autorisé le paiement ; et, s'il y a eu désaccord entre les ingénieurs, quelle décision le ministre de la Marine et des Pêcheries a donnée, dans chaque circonstance; enfin le montant versé ou dont le paiement a été consenti à l'entrepreneur, relativement à chaque réclamation.—M. Ames.

Etat indiquant par séries toutes les commandes de travaux ou de fournitures données, par le ministère de la Marine et des Pêcheries, depuis le 1er juillet 1903, sans demande préalable de soumissions par voie de publicité et de concurrence, ainsi qu'il est prescrit par l'article 5 de l'acte 55-56 Vic., chap. 17.—M. Lalor.

Etat indiquant la date du départ de chaque navire du Canada pour le Sud-Africain aux termes du contrat passé en 1902 avec le gouvernement fédéral du Canada, pour l'établissement d'un service de steamers avec le Sud-Africain; en outre, la nature, les quantités et valeurs respectives des divers produits exportés du Canada au Sud-Africain par chaque navire à chacun de ses voyages.—M. Alex. Johnston.

Etat indiquant le nombre d'accidents de chemins de fer et de vapeurs arrivés au Canada en 1904 ; le nombre d'accidents qui ont fait le sujet d'enquêtes, et la cause de l'accident; les moyens pris par qui de droit pour prévenir le retour de semblables acicdents, quand ils résultent de causes que l'on peut prévoir; les méthodes adoptées en Angleterre où les accidents sont si rares, et tous autres renseignements de nature à protéger la vie et la propriété des Canadiens obligés de se servir de ces moyens de transport.—M. Alex. Martin.

Copie de toute correspondance se rattachant au décret officiel du 25 août 1904 statuant sur la confection des listes d'électeurs dans les territoires d'Ontario non organisés, ainsi qu'une copie de ce décret, et de toute correspondance concernant les listes d'électeurs dressées en conformité dudit arrêté. En outre, copie de toute correspondance échangée entre les ministres ou les sous-ministres ou officiers, dans tout ministère, et les personnes suivantes, savoir:—Son Honneur Edward O'Connor, juge puîné d'Algoma; W. A. Quibell, magistrat de police, Sault-Sainte-Marie; W. H. Carney, shérif d'Algoma; J. J. Kehoe, greffier de la paix, Algoma; Jacob Stevenson, Sault-Sainte-Marie, et toutes autres personnes au sujet de la confection ou de la revision desdites listes d'é-

lecteurs. En outre, copie de toutes instructions adressés ou remises à toute personne ci-haut dénommée ou toute autre personne, touchant l'élaboration ou revision desditese listes d'électeurs en question.—M. Boyce.

Etat indiquant : 1° le nombre et la nomenclature de tous les édifices civils élevés par le gouvernement fédéral dans les différentes provinces depuis l'établissement de la confédération ; 2° leur coût.—M. Lavergne (Montmagny).

Etat indiquant les quantités de charbon anthracite employées dans les divers ministères du gouvernement du Canada, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'île du Prince-Edouard en 1900, 1901, 1902, 1903 et 1904. En outre, état donnant la dépense totale annuelle, dans chacune desdites provinces pendant cette période, effectuée avec désignation spéciale de chacune des personnes auxquelles ces deniers ont été versés et le prix, par tonne, payé à chacune.—M. McLean.

Copie de toute correspondance échangée avec le Gouvernement au sujet des retards apportés à l'impression des rapports des jugements de la cour supérieure.—M. Monk.

Etat faisant connaître : 1° le montant dépensé par le gouvernement fédéral depuis 1896 dans chacun des endroits suivants: (a) port de Port-Arthur ; (b) port de Fort-William; (c) rivière Kaministiquia, avec désignation distincte de chaque dépense, 1° pour dragage ; (2°) pour brise-lames ; (3°) pour autres fins; 2° les quantités de travaux de déblai exécutés en 1905-1906 dans chacun des endroits susnommés, avec indication distincte des quantités de déblai dans la vase et le sable, la glaise, le tuf et le roc; 3° les stipulations et dates des contrats intervenus avec les entrepreneurs de dragage aux endroits ci-dessus nommés en 1903-1904 et 1904-1905; 4° si le Gouvernement déposera ces contrats sur le bureau de la Chambre; 5° l'énergie, le tonnage et les dimensions des dragueurs employés à ces travaux; 6° le coût des dragueurs de construction récente, de type similaire à celui des dragueurs employés aux trois endroits susnommés.—M. Hughes.

Etat indiquant séparément, sous forme de tableau, le montant voté en premier lieu pour édifices civils dans des villes du Canada ne comptant pas plus de 5,000 habitants; l'année où le premier montant a été voté dans chaque cas; le montant total dépensé pour compléter chaque édifice; l'année où il a été complété; le montant des recettes retiréees séparément des bureaux de poste, douane et revenu de l'intérieurs au cours de l'année où le premier crédit a été voté ; le chiffre de loyer payé pour les édifices servant aux bureaux ci-dessus pendant ladite année, et la population de chaque ville pour ladite année. Ledit état devant couvrir la période comprise entre le mois de janvier 1888 et le mois de février 1905, inclusivement.—M. Foster.

Copie de tous rapports, correspondance, lettres, propositions, pétitions, etc., en la possession du Gouvernement ou de ses fonctionnaires concernant la destitution de Henry Curtis Lawson comme directeur de la poste de Stanhope, (I.P.-E.), et la nomination de son successeur.—M. A. Martin.

Etat indiquant le nombre de témoins appelés devant le comité d'Agriculture, dont les dépenses ont été acquittées par le Trésor, chaque année, depuis 1896 jusqu'à 1904 inclusivement, le montant payé à chacun desdits témoins, les noms de chacun d'eux, le domicile de chacun à l'époque de son assignation, et le nom des personnes qui ont demandé leur comparution.—M. Wilson.

Copie de tous rapports par M. Burley ou tout autre officier concernant les droits de prise d'eau réservés pour fins d'élevage dans les territoires du Nord-Ouest pendant les cinq dernières années.—M. Roche.

Etat faisant connaître : 1° le montant d'argent dépensé pour équiper et approvisionner le steamer de l'Etat, le "Canada," les noms des personnes qui ont eu des commandes et le montant payé à chacune ; 2° le nombre des officiers et de l'équipage dudit steamer, et le chiffre de leur solde ; et 3° les conditions de leur engagement.—M. Monk.

Etat indiquant : 1° le montant total dépensé pour gages des ouvriers employés dans le chantier de navires de Sorel du 30 juin 1904 au 1er février 1905, avec désignation distincte du montant ainsi dépensé, chaque mois ; 2° le montant total dépensé pendant la même période pour l'achat des matériaux nécessaires pour ce chantier.—M. Monk.

Copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries et M. A. E. Dyment, M.P., et entre ce ministère et le ci-devant commissaire des pêcheries de l'Ontario (l'honorable M. Latchford) au cours des quatre dernières années, au sujet de l'octroi des licences à M. T. H. Jackman, de Killarney, Ontario, pour faire la pêche avec des rets à enclos à l'est de Little-Current, île Manitouline.—M. Crocket.

Etat faisant connaître : (a) quand et à qui des circulaires ou autres communications ont été adressées ou expédiées par le ministère de la Marine et des Pêcheries ou ses agents à Québec, Charlottetown, Saint-Jean et Halifax, respectivement, demandant des soumissions privées (dans les cas où des soumissions publiques n'ont pas été demandées par la voie des journaux) pour approvisionnements, et copie desdites circulaires ou communications ; (b) de qui des réponses à ces circulaires ont été reçues et copie de ces réponses; (c) quelles personnes, par suite de ces réponses, ont obtenu des entreprises ou commandes pour approvisionnements requis durant l'année expirée le 30 juin 1904, pour les navires sous la dépendance du ministère de la Marine et des Pêcheries ; (d) enfin, copie de toute correspondance au sujet de ces soumissions privées, ou des approvisionnements ainsi requis ou fournis, échangée entre le ministre ou son chef de ministère et les agents ci-dessus mentionnés.—M. Ames.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS DE NAVIRE.

M. l'ORATEUR : L'ordre du jour appelle la

Deuxième délibération du projet de loi (n° 44) tendant à modifier la loi concernant les certificats de capitaines et seconds de navires.—M. Lancaster.

M. LANCASTER : Cet après-midi, le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a demandé que cet article fût réservé jusqu'à demain ; demande motivée par l'absence du ministre de la Justice (M. Fitzpatrick).

M. L'ORATEUR : Réservé.

COUR DE L'ECHIQUIER—DETTES DES CHEMINS DE FER.

Le bill (n° 59) tendant à modifier la loi concernant la juridiction de la cour de l'échiquier en matière de dettes de chemins de fer déposé par M. Geoffrion est voté sans discussion en deuxième lecture et la Chambre se forme en comité général pour le délibérer.

M. R. L. BORDEN : Il faudrait peut-être quelques éclaircissements sur l'urgence de cette mesure ainsi que sur l'utilité d'en généraliser l'application. Quel objectif vise-t-on ici ?

M. V. GEOFFRION : L'honorable député (M. R. L. Borden) tient-il à savoir pourquoi il est proposé de limiter à la province de Québec l'application de cette disposition législative ?

M. R. L. BORDEN : Oui.

M. GEOFFRION : C'est parce que cette disposition était comprise dans les anciennes lois de faillite et de liquidation. Les autres provinces, paraît-il, ne se soucient nullement de l'insertion de cet article, et cela parce que leur régime est différend de celui en vogue dans la province de Québec ; or, pour cette dernière province, l'inconvénient, c'est que seules les ventes judiciaires faites par le shérif dégrèvent entièrement les immeubles. Ainsi, dans l'ancienne loi de faillite figure semblable disposition. Au chapitre 16, article 76, 38 Victoria 1875, se rencontre la disposition que voici :

Toute vente d'immeubles ainsi faite par le syndic confèrera aux acquéreurs tous les droits légaux et équitables du failli à ces immeubles (et le transport en pourra être effectué suivant la formule N); mais dans la province de Québec cette vente aura à tous égards le même effet quant aux hypothèques ou privilèges dont ils seront alors grevés, que si elle a été faite par un shérif en vertu d'un bref d'exécution émis de la façon ordinaire, mais pas d'autre effet, plus grand ou moindre, que n'a toute vente ainsi faite par le shérif; et dans la province de Québec, le titre conféré par cette vente aura la même validité que possède tout titre créé par une vente effectuée par le shérif.

En 1883, nous avons adopté une loi portant que lorsqu'il s'agit de la faillite d'une compagnie de chemin de fer, la cour de l'échiquier a juridiction pour mettre ce chemin de fer entre les mains d'un séquestre, qui peut prendre les mesures voulues pour le mettre en vente. Or, lorsqu'il a été question d'appliquer cette loi, dans la province de Québec, au chemin de fer du Sud de Québec, et que ce chemin de fer a été offert en vente, nul n'a voulu se porter acheteur, parce qu'il était impossible d'obtenir un titre parfait. Evidemment, il s'est glissé ici une omission dans la loi de 1903, et le bill que je présente tend à attribuer à toute vente faite par la cour de l'échiquier, un effet similaire à celui de toute vente effectuée par un shérif dans la province de Québec, et à appliquer le principe même consacré par deux anciennes lois de faillite et de liquidation. Mes honorables collègues comprendront que la modification de cette loi dans le sens proposé ici s'impose d'urgence, surtout pour la province de Québec, où le besoin de pareil amendement se fait plus vivement sentir. Je veux bien donner à cet amendement la forme voulue pour qu'il soit applicable à toutes les provinces, bien qu'il semble y exister un régime différent de celui en vogue dans la province de Québec. A tout évènement, la disposition législative que je désire établir tend à décréter que toute vente faite par la cour de l'échiquier conférera une garantie et un titre similaires à ceux conférés par toute vente effectuée par le shérif dans la province de Québec.

M. R. L. BORDEN : Evidemment, on doit désirer qu'un titre obtenu en vertu d'une vente judiciaire de ce genre soit parfait, ou du moins que l'acheteur sache exactement à quoi s'en tenir. Je ne veux pas du tout dire que la loi n'a pas besoin d'être amendée. Mais si la loi est défectueuse dans la province de Québec, je ne vois pas pourquoi elle ne laisserait rien à reprendre dans les autres provinces. C'est la pratique, en grande partie, dans la Nouvelle-Ecosse, d'avoir les ventes judiciaires conduites par les shérifs sous la direction de la cour, et cette pratique est aussi, je crois, celle qui est courante dans la province de Québec. Il en est autrement, si je ne me trompe pas, dans la province d'Ontario, où les ventes judiciaires, du moins celles relevant d'hypothèques, sont conduites par le juge de la cour de la chancellerie.

Sir WILLIAM MULOCK : Dans le Nouveau-Brunswick on nomme un arbitre.

M. R. L. BORDEN : Eh bien, il me semble que notre législation devrait être ici uniforme dans toutes les provinces, et nous devrions amender la loi de telle sorte que cette uniformité pourrait nous être assurée. On pourrait encore, si on le préfère, accorder au juge de la cour de l'échiquier tous les pouvoirs nécessaires en ce sens, si toutefois il ne possède pas déjà ces pouvoirs.

Je ne crois pas qu'il soit convenable, pour des cours de justice de ce genre, ayant juridiction dans toutes les provinces du Canada, d'être astreintes à suivre des pratiques différentes suivant qu'elles siègent dans telle ou telle proivnce, exception faite, bien entendu, des cas où ces pratiques différentes s'imposent par suite des divers systèmes de jurisprudence ayant cours en ce pays.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami (M. Geoffrion) a omis de nous dire, je crois, que cette loi est applicable à un chemin de fer s'étendant sur le territoire de deux provinces. Veut-on une loi qui serait applicable exclusivement aux chemins de fer en général, ou seulement aux chemins de fer d'une seule province ? Si on veut rendre la

loi applicable aux chemins de fer passant d'une province à une autre, il est impossible d'accepter cette proposition.

M. GEOFFRION : La loi ne s'applique qu'aux chemins de fer soumis à la juridiction du gouvernement fédéral. Cela ressort pleinement de l'acte Ed. VII, chap. 21, qui ne s'applique qu'aux chemins de fer soumis à la juridiction du gouvernement fédéral.

M FITZPATRICK : Alors, il serait possible que nous en arriverions à ceci : qu'un chemin de fer passant à travers la province de Québec et la province d'Ontario, ou toute autre province, serait traité différemment pour ce qui concernerait la partie de ce chemin passant dans la province de Québec. Je dis que cela est impossible.

M. R. L. BORDEN : La loi serait ici évidemment applicable à un chemin de fer dont le réseau serait établi entièrement dans la province de Québec.

M. FITZPATRICK : Cela serait entièrement différent.

M. R. L. BORDEN : J'avais toujours cru, bien que je n'aie pas bien saisi ce que nous disait l'honorable ministre, qu'il voulait parler d'un chemin de fer de ce genre.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami (M. Geoffrion) a émis l'avis que la loi serait applicable aux chemins de fer passant d'une province à une autre. Cependant, je crois que mon honorable ami ferait mieux de consentir à ajourner la discussion de ce bill jusqu'à ce que j'aie eu l'occasion d'en conférer avec lui.

M. GEOFFRION : J'y consens volontiers.

M. FITZPATRICK : Je propose que le comité lève la séance, rende compte de l'état de ses délibérations et demande permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptee, et le comité rend compte de l'état de ses délibérations.)

SUBSIDES—DEPENSE DU CANADA.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (ministre des Postes) propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. SAM. HUGHES : Je désirerais, Monsieur l'Orateur, avant que vous quittiez le fauteuil, attirer l'attention de la Chambre et en particulier celle du ministre de la Milice (sir F. W. Borden) sur un article paru dans le "Evening Journal" d'aujourd'hui. Sous l'entête, en grosses lettres : "Le Canada va prendre à sa charge la défense du pays," cet article expose qu'en vertu d'un accord intervenu entre le Gouvernement du Canada, par l'entremise du ministre de la Milice, et les autorités impériales, le Canada va assumer la charge entière des garnisons d'Halifax et d'Esquimault. Voici cet article :

Le Gouvernement du Canada prendra entièrement à sa charge, à partir du 1er juillet prochain, les défenses d'Halifax et d'Esquimault.

Le Canada aura à payer tous les frais se rattachant aux garnisons des côtes du Pacifique et de l'Atlantique. A venir jusqu'à présent, le Canada n'avait eu à payer qu'une partie du coût des dépenses d'Esquimault.

On sait que le Gouvernement britannique a déjà demandé au Gouvernement du Canada de payer $1,250,000 pour l'entretien de ces travaux de défense, et d'en laisser la garde aux autorités impériales.

Le Canada n'a pas voulu se prêter à cet arrangement, et a préféré s'en tenir à ses offres d'assumer charge entière de ces travaux de défense et d'en payer tous les frais.

Il ne s'agissait pas, pour le Canada, d'une question d'économie, car ces frais s'élèvent à plus de deux millions de dollars. Ce que le Canada ne voulait pas, c'était de consentir à des dépenses permanentes qui n'auraient pas été soumises au contrôle du parlement du Canada.

Les autorités impériales ont accepté l'offre du Canada, offre équivalant, pour commencer, à une économie de plus de deux millions de dollars pour le contribuable anglais.

Bien que ce transfert de pouvoir doive s'exécuter le 1er juillet prochain, le remplacement des garnisons d'Halifax et d'Esquimault ne s'opérera que graduellement. Il y a encore certains détails avec lesquels nos officiers ne sont pas familiarisés, et nombre d'officiers et de soldats de l'armée impériale resteront sur les lieux jusqu'à ce qu'on soit en mesure de les remplacer. Il faudra surtout du temps avant de pouvoir former un nouveau corps du génie, etc.

Le Canada est très sensible à la confiance que lui témoigne la Grande Bretagne, en mettant à sa garde des travaux de défense aussi importants. Le dépôt sera, du reste, fidèlement gardé. Notre nouveau Gouverneur général, lord Grey, a mis tout en œuvre pour que les négociations engagées en arrivassent au plus tôt à une solution satisfaisante.

On voudra bien se rappeler que sir F. Borden avait déjà offert, au nom du Canada, lors de la conférence coloniale, de prendre charge des défenses d'Halifax et d'Esquimalt. Le Canada est prêt à payer tout ce qui sera nécessaire pour assurer la défense du sol canadien.

J'ignore si cet article est inspiré ou non, surtout le dernier passage que je viens de lire. J'ai l'espoir, pour ma part, qu'il n'y a rien de fondé dans cet article. Je regretterais beaucoup voir la Grande-Bretagne oublier à ce point ses devoirs envers l'empire, en nous abandonnant Halifax et Esquimault. En second lieu, si le Canada doit jamais contribuer à la défense de l'empire—et j'espère que cela sera bientôt—au lieu de fournir des garnisons à Halifax et à Esquimault, nous pourions être appelés à en fournir à Portsmouth, à Gibraltar, à Malte et autres endroits. J'ai donné avis à l'honorable ministre que je l'interrogerais sur tout cela, et je serais heureux qu'il voulût bien nous donner une réponse.

Sir FREDERICK BORDEN (ministre de la Milice et de la Défense) : Monsieur l'Orateur, je dois déclarer tout d'abord à mon honorable ami et à cette Chambre que l'article qu'il vient de nous lire n'a été inspiré, ni par le Gouvernement, ni, autant que je sache,

par aucun membre du Gouvernement. Il n'a même jamais été autorisé. Cependant, l'occasion peut être bonne de rappeler ce qui s'est passé. J'avais songé à dresser un rapport de tout cela, quand les négociations actuellement pendantes auraient pris fin, et de déposer ce rapport sur le bureau de la Chambre. Mais puisqu'on a soulevé cette discussion, je désire déclarer dès ce jour qu'il est parfaitement exact que le Canada a renouvelé tout récemment, aux autorités impériales, l'offre déjà faite en 1902, lors de la conférence coloniale, de soulager la métropole du fardeau des dépenses se rattachant au maintien des défenses d'Halifax et d'Esquimault, et que cette offre a été acceptée avec empressement par les autorités impériales. Des négociations se poursuivent actuellement pour ce transfert de pouvoirs, et les principes sur lesquels on est déjà tombé d'accord sont ceux-ci : le gouvernement du Canada aura la maîtrise absolue de ces travaux de défense et en assumera tous les frais d'entretien. En 1902, lors des pourparlers engagés à ce sujet, et qui figurent au dossier de la conférence coloniale déjà déposé sur le bureau de la Chambre, on avait exposé d'une manière générale—et cela en termes suffisamment clairs pour ne laisser place à aucune ambiguïté—que bien que le Canada ne pût pas partager l'avis émis par les autorités impériales, en particulier par les ministères de la Guerre et de la Marine, au sujet des moyens par lesquels le Canada pouvait contribuer à la défense de l'empire, le Canada était désireux d'alléger, dans la mesure de son possible, le fardeau des impôts qui pesaient sur le contribuable anglais, et qu'il semblait au Gouvernement que la première chose à faire en ce sens était de prendre charge des dépenses que la mère patrie s'imposait sur le sol canadien. Je regrette que mon honorable ami ne soit pas sur ce sujet d'accord avec moi, et je regrette encore plus qu'il ne partage pas la satisfaction générale que le succès de nos démarches va causer par tout le pays. Mon honorable ami trouve à redire que nous puissions prendre à notre charge toutes les dépenses se rattachant aux garnisons d'Halifax et d'Esquimault, et cependant il trouverait tout naturel que nous pussions envoyer des troupes à Malte ou autres endroits à l'étranger. Je me permettrai de faire remarquer à mon honorable ami que charité bien ordonnée commence par soi-même, et que la première chose que le Canada avait à faire à cet égard, c'était de prendre la responsabilité de la défense de ses propres frontières. J'espère bien pouvoir, durant cette session même, déposer sur le bureau de la Chambre tout le dossier de ces négociations.

M. R. L. BORDEN : Avant que l'honorable ministre reprenne son siège, je désirerais lui faire une question. Sans doute, une discussion complète des pièces ne pourra avoir lieu qu'après le dépôt des pièces. Je demande donc au ministre de la Défense s'il a l'intention de maintenir ces deux ports, c'est-à-dire Esquimalt et Halifax, dans le même état que par le passé, comme places de guerre.

Sir FREDERICK BORDEN : C'est probable.

M. R. L. BORDEN : Pour ce qui est d'Haliafx, on nous a dit que la principale raison pour laquelle on voulait garder ces fortifications, c'est que ce port consitue une base navale pour l'escadre de l'Atlantique du Nord. S'il en doit être autrement à l'avenir, est-ce que cela modifierait en quoi que ce soit l'attitude du Gouvernement à cet égard, ou y aurait-il quelque probabilité que, bien que rien ne doive être changé sous ce rapport, à Halifax, dans un avenir immédiat, il y ait lieu de croire que la ligne de conduite suivie jusqu'ici par le Gouvernement impérial au sujet de ces fortifications doive être modifiée? J'ai entendu émettre des avis en ces deux sens par des personnes que j'ai tout lieu de croire bien renseignées, et il est possible que l'honorable ministre, sans entrer ici dans trop de détails, puisse fournir à la Chambre quelques éclaircissements sur ces deux points.

Sir FREDERICK BORDEN : Je regrette de ne pas être suffisamment bien renseigné pour répondre à cette question, mais je puis cependant assurer à mon honorable ami qu'au point où en sont les négociations, le gouvernement impérial n'a encore manifesté aucune intention d'abandonner Halifax comme base navale.

M. R. L. BORDEN : Mais n'a-t-on pas commencé à désarmer l'arsenal.

Sir F. BORDEN : On a diminué le nombre des ouvriers, mais je ne crois pas qu'on ait jamais rien fait qui puisse être considéré comme un commencement de désarmement. On continuera d'y maintenir une base navale.

M. R. L. BORDEN : J'avais cru le contraire. Mais le ministre a peut-être raison.

ELECTIONS DU MANITOBA.

M. R. L. BORDEN : Avant que vous quittiez le fauteuil, Monsieur l'Orateur, j'aimerais à demander à l'honorable ministre des Postes, qui remplace en ce moment l'honorable premier ministre, de nous donner, non pas ce soir, mais à la première occasion, des renseignements sur certains faits relatifs à de récentes élections dans certains districts. Si mon honorable ami veut bien se reporter à l'article 21 de l'acte des élections fédérales de 1900, il verra que cet article contient la disposition suivante :

Aussitôt que le bref d'élection aura été lancé, le greffier de la couronne en chancellerie enverra à l'officier-rapporteur un nombre suffisant d'exemplaires des listes d'électeurs, s'il en existe, un exemplaire du présent acte et des instructions, sanctionnées par le Gouverneur en conseil, qui seront nécessaires pour faire faire

l'élection conformément aux dispositions du présent acte.

Ce qu'il importe ici de considérer, c'est qu'on y fait mention d'un nombre suffisant d'exemplaires de listes d'électeurs. Une autre disposition de la même loi, celle formant le paragraphe 3 de l'article 92, traite ainsi qu'il suit des devoirs de l'officier rapporteur :

L'officier-rapporteur transmettra aussi au greffier de la Couronne en chancellerie, le bref avec son rapport, le timbre à lui fourni pour timbrer les bulletins de vote et tous les bulletins de vote, y compris ceux non employés, les relevés originaux des différents sous-officiers-rapporteurs, ci-dessus mentionnés, ainsi que les listes d'électeurs et les cahiers de votation employés dans les différents arrondissements de votation.

L'honorable ministre des Postes peut voir là qu'en somme le greffier de la couronne en chancellerie a mission expresse d'envoyer au président d'élection un nombre suffisant de listes électorales : et que d'autre part le président d'élection est tenu de retourner au greffier de la couronne en chancellerie, sitôt l'élection terminée, les listes de voteurs utilisées dans les différents bureaux électoraux. Chacun sait aujourd'hui, et ces choses ont, du reste, été mises à jour, au cours de certaines instances judiciaires dans le Manitoba, que les listes électorales qui auraient dû être retournées au greffier de la couronne en chancellerie par les divers présidents d'élection n'ont pas été renvoyées, ou du moins on ne les trouve pas, bien que les présidents d'élection aient reçu par les voies ordinaires ordre de les produire. Je désirerais que le Gouvernement voulût bien nous dire si toutes les listes électorales utilisées dans les divers bureaux électoraux de Brandon, Lisgar, Marquette, Macdonald, Provencher, Portage-la-Prairie, Silkirk et Souris, ont été retournées au greffier de la couronne en chancellerie. J'aimerais aussi que le Gouvernement voulût bien nous communiquer tous les renseignements qu'il pourrait avoir, afin de nous expliquer les difficultés qui ont pu être cause que ces listes électorales n'aient pas été retournées. J'ai cru que la chose était suffisamment importante pour me justifier d'attirer là-dessus son attention, car ces présidents d'élection comme personne ne l'ignore, sont des officiers des Communes. Ils sont tenus de suivre à la lettre les dispositions du statut dont je viens de parler, et, qu'il s'agisse ici d'irrégularités ou de simple négligence, il est nécessaire que la Chambre puisse être mise en mesure de savoir à quoi s'en tenir.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne manquerai pas d'attirer sur tout cela l'attention de l'honorable premier ministre, et je n'ai aucun doute qu'il fournira à mon honorable ami les renseignements demandés.

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

M. LE PRESIDENT prent le bureau.

Canal du Sault-Sainte-Marie—Frais de construction, $100,000.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : J'ai exposé, vendredi soir, les raisons pour lesquelles ce crédit est demandé, et j'ai donné tous les détails se rattachant aux diverses entreprises adjugées pour ces travaux. Je n'ai pas besoin d'en dire plus long, je suppose.

M. BOYCE : Où demeurent les frères Hickler ?

M. EMMERSON : Je ne pourrais pas dire.

M. BOYCE : Ce crédit suffira-t-il à compléter les travaux d'élargisement et d'approfondissement

M. EMMERSON : J'ai dit qu'il nous faudrait encore $150,000.

M. BOYCE : Est-ce que tous ces travaux doivent être faits dans le bas du canal ?

M. EMMERSON : Non, il y en a aussi dans le haut.

M. BOYCE : Les travaux du haut ne sont-ils pas terminés ?

M. EMMERSON : Non, il reste encore queique chose à faire. Personnellement, je ne suis pas très au courant de ces travaux ; mais si je ne me trompe pas il y a un prolongement, dans le haut du canal, pour protéger les bateaux contre le courant, et de plus je crois que les fondations des jetées, à la partie supérieure du canal, ont aussi causé quelques embarras. Bien entendu, ces travaux doivent être conformément aux cahiers de charges. Les entrepreneurs sont payés à tant par verge cube, et ils ne sont pas astreints à trouver des fondations. S'il leur faut aller plus loin, cela représentera autant de plus pour eux. Les fondations, je le répète, ont causé de la difficulté, et il a fallu avoir recours à l'empierrage, ce qui est bien meilleur marché que le béton. Il y a aussi quelques autre travaux de remplissage. On utilisera pour cela des pierres détachées, et les frais vont s'en trouver très réduits.

M. BOYCE : Y a-t-il encore du dragage à faire ?

M. EMMERSON : Non, tout cela est fini.

M. BOYCE : Pourrait-on nous donner les noms de quelques-uns de ces entrepreneurs, qui figurent ici pour de si grosses entreprises ? Je vois qu'en 1900 on a adjugé un entreprise à Bowman et Porter, pour 10,958 verges cubes, à $3 par verge ; une autre, en 1901, à Bowman et Porter ; une autre encore, 1902, à Bowman et Porter. En 1903 et 1904 Hickler Brothers ont été les entrepreneurs L'honorable ministre voudrait-il nous dire si, dans ces marchés, on a inséré une clause

spéciale au sujet de l'emploi d'ouvriers étrangers ?

M. EMMERSON : Oui.

M. BOYCE : Puis-je savoir en quoi consiste cette clause ?

M. EMMERSON : On ne devra employer que des ouvriers canadiens. Il y a aussi une clause stipulant le paiement de salaires raisonnables.

M. BOYCE : L'honorable ministre sait-il en quoi consiste cette clause ?

M. EMMERSON : Je ne puis pas donner ces détails, de mémoire. Ces sortes de clauses sont toujours insérées dans les contrats, et on entend par salaires raisonnables les salaires ayant cours dans la région où se font les travaux. Ces salaires sont spécifiés par le département du Travail avant de signer un contrat, et il énonce toujours dans les contrats quels devront être les salaires payés.

M. BOYCE : Dois-je comprendre que l'honorable ministre déclare qu'il y a, en premier lieu, une clause portant obligation de n'employer que des ouvriers canadiens, et en second lieu une autre clause obligeant l'entrepreneur à payer à ses ouvriers certains salaires, suivant le bordereau communiqué par le département du Travail au département de l'honorable ministre ? Ce bordereau est-il annexé au contrat ?

M. EMMERSON : Oui, il en est toujours ainsi.

M. BOYCE : Ce n'est pas que je veuille le moins du monde mettre obstacle aux crédits nécessaires pour terminer et outiller le canal du Sault-Sainte-Marie. Voilà maintenant cinq ans qu'on nous demande de temps à autre de voter les crédits pour ce canal. En 1900, nous avons voté $40,000, et en 1901, $100,000 afin d'élargir et de creuser l'entrée du canal. En 1901, on nous a dit que le total de ces travaux serait $450,000, et cela nous a été répété en 1902. Dans le budget supplémentaire de 1902, nous voyons aussi qu'on avait estimé la complétion des travaux à $420,000. En 1902, nous avons voté $50,000, en outre de $20,000 dans le budget supplémentaire. En 1903, nous avons voté $94,000, en 1904 $170,000, et voici qu'on nous demande encore aujourd'hui $100,000. Cela fait un total de $599,000, et l'honorable ministre nous dit que cela ne sera pas encore suffisant. L'honorable ministre serait-il assez bon de nous dire ce qui a bien pu survenir pour augmenter à ce point ces frais de construction ?

M. EMMERSON : En premier lieu, le coût des travaux a beaucoup varié. Ces travaux ont été adjugés sur soumissions.

Le coût des travaux de dragage a varié depuis 80 cents jusqu'à $3 par verge cube.

M. BOYCE : Quels étaient ces travaux à $3.

M. EMMERSON : Des travaux de dragage dans le roc vif, à l'entrée du canal.

M. BOYCE : Paie-t-on $3 pour l'enlèvement des roches ?

M. EMMERSON : Oui, les entrepreneurs sont obligés de tout enlever, que ce soit du roc vif ou autre chose. La société Hickler Brothers avait l'entreprise pour le creusage de l'entrée du haut du canal, ou d'une partie de cette entrée, près du banc de sable de Vidal, et le prix consenti était 80 cents. L'automne dernier, nous avons adjugé une autre entreprise pour l'approfondissement d'une autre partie de l'entrée du haut, et la plus basse soumission était $1.74 par verge cube. Cette entreprise a été adjugée à C. S. Boone, de Toronto. Nous avons aussi d'autres travaux en train, à la jetée de l'entrée du sud, qui ont été adjugés à M. Birmingham, d'Ottawa, et à venir au 30 novembre dernier nous avions dépensé $37,500 pour ces travaux.

M. BOYCE : Chaque fois que ces crédits sont soumis à la Chambre, on remet toujours sur le tapis la question de l'utilité de ce canal, et cette question peut s'envisager de deux manières. En premier lieu, il s'agirait de savoir si la préférence accordée par les navigateurs au canal construit par les Américains n'est pas due à la difficulté de se procurer les approvisionnements ou à l'insuffisance des docks sur la rive canadienne.

Je désire attirer l'attention de l'honorable ministre sur l'état actuel des choses. Il est vrai qu'on nous a dit, la dernière fois que ce crédit a été demandé, qu'on était à construire ce quai du gouvernement. Depuis lors, ce quai a été terminé, mais je ferai remarquer qu'il se trouve à une certaine distance en bas du canal et que cela ne paraît pas avoir apporté aucun remède à la situation. Il paraîtrait que les bateaux de la compagnie du Pacifique préfèrent, en venant de l'Ouest ou du Nord, faire un détour dans la direction de la rive américaine, plutôt que de se risquer dans le chenal creusé à travers les bas-fonds afin d'arriver à ce nouveau quai. Il n'y a aucun doute qu'entre la sortie de ce canal, à l'est, et le nouveau quai de l'Etat, il y a un chenal d'une navigation difficile. On m'a déjà fait observer à plusieurs reprises que les capitaines de ces bateaux du Pacifique préfèrent éviter ce chenal le plus qu'il peuvent. Ils font toujours un brusque détour du côté sud, et se dirigent vers la rive américaine. En 1902, quand le premier crédit a été demandé, le ministre des Chemins de fer et des Canaux de ce temps-là s'exprima comme suit:

> Nous désirons mettre notre canal sur un pied d'égalité avec celui de nos voisins.

Le canal proprement dit est certainement aussi satisfaisant que celui de nos voisins des Etats-Unis, parce que les bateaux pénétrant dans notre canal passent par une meilleure écluse, et cette écluse fonctionne bien

plus vite que celle de nos voisins. Mais il en est autrement pour les approches et les quais. On a surmonté jusqu'à un certain point les difficultés des approches par de coûteux travaux de dragage et d'élargissement, mais je ferai remarquer qu'il reste encore beaucoup à faire, bien que l'argent déjà dépensé excède de beaucoup les premiers états estimatifs. Les difficultés de quayage doivent aussi être prises en considération. Le dock de l'Etat est située à près d'un mille à l'entrée de la partie sud du canal, et il y a en outre un chenal qui est loin d'être satisfaisant. J'ai le ferme espoir que l'honorable ministre voudra bien s'enquérir de tout cela. Parlant au nom de toute la région environnant le Sault-Sainte-Marie, et portant naturellement intérêt aux conditions existant le long de ce chenal, en contraste avec le canal américain, c'est mon plus vif désir que le Gouvernement réalise la promesse qu'il nous a faite de rendre le canal en tous points égal à celui de nos voisins. Et l'honorable ministre peut être assuré de mon cordial appui s'il fait voter, pour ces fins, un crédit qui soit pleinement suffisant. Puisque j'en suis sur ce sujet, j'ajouterai qu'il y allait de mon devoir de signaler les conditions existant le long de ce chenal, en entreprises de ces divers travaux, et je dois regretter que le directeur général des Postes, qui a aussi charge du département du Travail, ne soit pas en ce moment à son siège.

M. PRINGLE : S'agit-il là de l'entreprise au sujet de laquelle j'ai posé les questions suivantes, le 6 février dernier :

1. En quel mois de l'année 1903 a été adjugée l'entreprise du dragage du canal du Sault-Sainte-Marie ?
2. Si cette entreprise a été adjugée à l'automne, pourquoi ne l'a-t-elle pas été dans une saison qui aurait permis aux entrepreneurs canadiens de commencer les travaux ?
3. Des entrepreneurs des Etats-Unis ont-ils eu l'entreprise ?
4. Quel était le prix stipulé?
5. Les travaux étaient-ils de nature si urgente que les entrepreneurs canadiens ont dû être exclus ?

Les réponses ont été comme suit :

1. En novembre.
2. L'entreprise a été adjugée à l'automne, parce que les crédits votés par le Parlement n'ont pu être utilisables qu'en ce temps-là, le parlement n'ayant été prorogé que le 24 octobre 1903.
3. Oui.
4. 80 cents par verge cube.
5. Il fallait adjuger l'entreprise le plus tôt possible après la prorogation, afin de pouvoir utiliser les crédits votés.

M. EMMERSON : Les travaux sont terminés. L'entreprise en a été adjugée l'automne dernier.

M. PRINGLE : Mais il me sera bien permis d'y revenir . En réponse à la question n° 3, le ministre a déclaré que ce sont des entrepreneurs des Etats-Unis qui se sont vus adjuger l'entreprise. Je suppose qu'il en a été ainsi, parce que les soumissions ont été demandées à la fin de l'automne, alors qu'il était impossible aux entrepreneurs canadiens de se préparer à se mettre à l'œuvre. Par conséquent, le Gouvernement paie pour ces travaux le double de ce qu'on a payé, au canal Welland, pour des travaux similaires. Au canal Welland, on paie 38 cents ½ par verge cube, alors qu'on paie 80 cents au Sault-Sainte-Marie pour des déblais de même nature.

M. EMMERSON : Il n'y a aucune comparaison à établir.

M. PRINGLE : Il s'agit pourtant ici de déblais de terre et non pas de roc.

M. EMMERSON : Il y a les deux. Nous sommes obligés de payer $1.74 pour les mêmes travaux que la société Hickler Brothers exécute à 80 cents, et on a même été jusqu'à nous demander $3.

M. PRINGLE : Un entrepreneur en qui j'ai toute confiance m'a assuré qu'à l'époque où les soumissions ont été demandées il était absolument impossible à un entrepreneur canadien de soumissioner, parce que la saison était trop avancée pour s'installer sur les lieux, et c'est pourquoi les Américains l'ont emporté à des prix plus élevés. A-t-on reçu quelques soumissions d'entrepreneurs canadiens ?

M. EMMERSON : Je ne dirigeais pas alors ce département, et il m'est impossible de répondre à cette question au pied levé. Les crédits ayant été votés fort tard, les soumissions ont aussi été demandées alors que la saison était très avancée. Les entrepreneurs canadiens ont soumissionné en 1904, mais il me semble qu'ils auraient pu tout aussi bien le faire en 1903. Mon honorable ami (M. Pringle) est certainement mal informé au sujet du canal du Sault-Sainte-Marie, car ces travaux sont entièrement différents de ceux du canal Welland. J'ai dû moi-même demander tout naturellement comment il se faisait que les prix pour ces travaux du Sault-Sainte-Marie étaient si élevés, et on m'a alors expliqué pourquoi. L'entrepreneur qui l'a emporté, l'automne dernier, a été M. Boone, dont la soumission était pour $1.74. MM. McGann et Finn, qui ont eu l'entreprise du canal Welland à 38 cents ½, nous avaient demandé $2, et MM. Battle et Manly $2.25, pour des travaux qui étaient pour ainsi dire les mêmes, à l'entrée nord du canal.

M. PRINGLE : On me dit que l'entreprise a été adjugée à la fin de novembre, alors que bien peu de travail peut se faire, car le canal est généralement pris dans les glaces dès la première semaine de décembre. Il aurait fallu attendre au printemps, et il n'y avait aucun avantage à adjuger ainsi cette entreprise à la fin de l'automne. Si on avait accordé un temps raisonnable aux

entrepreneurs canadiens, ceux-ci auraient pu sans doute soumissionner.

M. EMMERSON : Bien que l'entreprise ait été adjugée à la fin de l'automne, les entrepreneurs canadiens pouvaient tout aussi bien soumissionner que ceux des Etats-Unis. Ce qui importait le plus, c'était d'adjuger l'entreprise au plus tôt, de façon à pouvoir commencer les travaux dès les premiers jours du printemps. C'était là un besoin essentiel, car on se plaignait depuis longtemps qu'il n'y avait là que 18 pieds d'eau et que les bateaux de la compagnie du Pacifique ne pouvaient plus passer par suite du peu de profondeur de l'entrée. Une autre objection était le courant, qui rendait le chenal encore plus dangereux. Les crédits auraient sans doute dû être votés plus tôt, mais on doit se rappeler quelles étaient les conditions en 1903. Dès que les crédits furent votés, nous demandâmes des soumissions. Les prix étaient certainement très bas. Et si, comme le dit mon honorable ami, aucun travail n'a été fait à l'automne, assurément les autres entrepreneurs auraient pu surveiller leurs intérêts d'aussi près que Hickler Brother, qui l'on emporté sur leurs concurrents. Nous savons bien qu'on a fait courir à ce sujet toutes sortes de bruits, mais je crois que ces bruits tomberont d'eux-mêmes quand on saura exactement ce qu'il en est. L'automne dernier, au contraire, les prix étaient très élevés, et l'on ne nous parlait plus de 38 cents ½. A ce propos, il faut avouer qu'il y a des gens fort difficiles à contenter, car l'un des membres de cette Chambre s'est plaint l'autre soir que ce prix de 38 cents ½ était encore trop élevé.

M. PRINGLE : Il est possible que je ne saisisse pas bien tout cela, mais, si je suis bien renseigné, des soumissions ont été demandées pour ces travaux, avec obligation de se mettre à l'œuvre dès l'automne de 1903.

M. EMMERSON : Personne n'est tenu à l'impossible.

M. PRINGLE : Les soumissions n'ont été demandées qu'alors qu'il était devenu impossible aux entrepreneurs canadiens de procéder à leur installation. Quant à l'excuse de l'honorable ministre qu'il n'y avait pas de crédits votés pour ces travaux, chacun se rappelle qu'un crédit spécial a été voté dès le commencement de la session de 1903, afin que les travaux publics pussent être poursuivis sans interruption, et ainsi je ne vois pas pour quelle raison on n'aurait pas pu demander ces soumissions plus tôt. Pour ce qui est du coût des travaux, je dois avouer, d'autre part, ne pas être suffisamment renseigné.

M. EMMERSON : Je crois que ces crédits avaient été portés sur le budget principal.

M. PRINGLE.

M. PRINGLE : Mais pourquoi, alors, ne pas avoir demandé un crédit provisoire, comme la chose se pratique d'habitude, afin de faciliter l'exécution de ces travaux, au lieu d'attendre à l'automne, ce qui a permis à des entrepreneurs des Etats-Unis de l'emporter sur nos propres gens ?

M. BOYCE : Les travaux ont-ils été continués ?

M. EMMERSON : Ces travaux particuliers ont été continués, parceque je ne crois pas qu'ils avaient été adjugés à l'entreprise. Pour ce qui est des autres travaux, il ne se faisait plus, je crois, aucun dragage à l'époque en question.

M. BOYCE : Comme le ministre du Travail est en ce moment à son siège, je désirerais attirer son attention sur les conditions qui ont existé à cet endroit, relativement à l'emploi d'ouvriers étrangers, tant pour les travaux de l'Etat que pour d'autres travaux considérables. Voilà déjà plusieurs fois qu'on appelle sur tout cela l'attention de l'honorable ministre, et toujours sans succès. Or, vous avez ici des travaux de dragage, entraînant une forte dépense d'argent, donnés à des entrepreneurs étrangers, qui se servent d'une drague importée de l'extérieur et dirigée par des ingénieurs du dehors, lesquels emploient des ouvriers engagés aussi à l'étranger.

M. EMMERSON : En êtes-vous bien sûr?

M. BOYCE : Mes renseignements sont très précis. En dépit de la clause que l'on a pu insérer au contrat, comme on l'a fait à l'égard d'une adjudication donnée par le ministère des Travaux publics, cet état de choses existe comme il existait à l'époque, et on s'en est plaint. On a pris des ouvriers de l'autre côté de la rivière pour les employer au dragage et à l'approfondissement de ce canal—cela peut être établi. On a fait venir du dehors pour la construction du dock de l'Etat des ouvriers peu exigeants—cela aussi peut être établi. Il y a eu un moment l'année dernière où, pendant que le bureau de poste s'y construisait, presque tous les maçons employés aux travaux étaient,m'a-t-on dit, les ouvriers engagés aux Etats-Unis, de l'autre côté de la rivière. Ainsi, aux trois ouvrages publics qui s'exécutaient au Sault-Sainte-Marie par contrat passé avec l'Etat, cette clause qui, au dire du ministre, devait assurer l'emploi exclusif d'ouvriers canadiens, a été plus souvent violée qu'observée.

Qu'en est-il résulté pour la ville? Nous voyons que, pendant ce temps, au dire de cette estimable publication qui sort du bureau du Travail, un rapport lui est venu du Sault-Sainte-Marie touchant l'état de la main-d'œuvre dans cet endroit. Je parle du numéro de juillet 1904, et soit dit en passant —c'était au cours du mois précédent que le ministre du Travail avait reçu les pressantes suppliques des ouvriers et autres citoyens

du Sault demandant assistance. Au mois de juillet 1904 paraissait donc dans la "Gazette du Travail" la note qui suit :

Les conditions au Sault-Sainte-Marie sont actuellement plus mauvaises que dans aucune période de son histoire. Il y a un grand nombre d'employés; cependant, il y en a beaucoup plus que ce qui est nécessaire pour le travail à faire.

Cependant, tout ce qu'il y avait là de travaux à faire se trouvait entre les mains d'étrangers employés à l'exécution d'ouvrages publics confiés par l'Etat à des entrepreneurs de son choix.

Le receveur n'a actuellement que trois usines en pleine opération, c'est-à-dire la fabrique de pâte de bois employant cent quarante hommes; l'atelier du placage employant cent hommes, et la scierie en employant cent également.

L'entrepreneur qui agrandit le dock du gouvernement emploie vingt-trois hommes à des salaires variant de $150 à $3 par jour. Les entrepreneurs du bureau de poste emploient quarante-cinq hommes, et paient des salaires de $1.75 à $4.50. Quarante-cinq hommes sont employés à l'agrandissement de la jetée, à l'approche E. du canal, et ils reçoivent des salaires variant de $1.50 à $4.50.

Ce rapport est du mois de juillet. Au mois d'août, on ne souffle pas mot des pressantes requêtes adressées au ministère du Travail. Cet organe de l'administration paraît se complaire à dire des choses flatteuses plutôt que vraies.

Maintenant j'emprunte au rapport du Sault-Sainte-Marie, paru dans le numéro du mois d'août (page 156), ce passage :

Soixante hommes sont employés à l'agrandissement des piles au canal du gouvernement, à raison de $150 à $2.50 par jour. Les hommes employés à la construction du bureau de poste sont les suivants: six maçons à 45 cents de l'heure, sept charretiers à 25 cents de l'heure; neuf tailleurs de pierre à 50 cents de l'heure; huit maçons de brique à 50 cents; sept carriers de $2.50 $2.75 par jour ,et 20 journaliers de 17½ à 20 cents par heure.

On nous dit là que l'état de la main-d'œuvre s'est quelque peu amélioré en août.

Je prierai M. le ministre de déposer sur le bureau de la Chambre, dès qu'il le pourra, les requêtes ainsi présentées au ministère du Travail. Elles énoncent les griefs de ces gens là ; il y est dit que les ouvriers canadiens sont supplantés par ceux de l'extérieur dans l'exécution d'ouvrages publics. Il est résulté de là que des canadiens, propriétaires au Sault et y payant taxe, sont passés de l'autre côté et ont cherché un emploi dans les fabriques du Michigan, d'où les agents du gouvernement américain les ont expulsés, les obligeant à s'en retourner chez eux avec leurs coffres d'outils, par le même bateau qui les avait amenés.

Voilà, si je ne me trompe, ce que disaient ces requêtes adressées à l'administration. On demandait en même temps au ministre de nommer, en vertu de la loi canadienne relative à la main-d'œuvre étrangère, un inspecteur chargé de rendre la pareille à ces messieurs d'Amérique qui viennent ici manger notre pain.

Il s'est tenu au Sault une assemblée publique à laquelle j'ai assisté. A cette assemblée se trouvait aussi le candidat que le Gouvernement m'avait opposé à la dernière élection. Un certain nombre d'ouvriers, que cet état de choses attteint plus particulièrement, exposèrent avec beaucoup de force la situation. Il y eut du pour et du contre. La question fut examinée sous toutes ses faces. Mon adversaire de la dernière élection déclarait—je pense rapporter fidèlement ses paroles : telle est du moins mon intention—qu'à son avis, la loi actuelle est d'exécution impossible et qu'il allait voir à presser le Gouvernement de remédier au plus tôt au mal dont on se plaignait.

On citait le cas de deux canadiens éconduits par les autorités américaines et nombre de cas où l'on avait fait venir des gens du Sault américain pour les employer à la construction du bureau et aux autre travaux publics dont j'ai parlé. Le ministère du Travail a eu connaissance de tout cela ; il lui a été demandé d'envoyer un inspecteur sur les lieux. Autant que je puis savoir—et, si je me trompe, le ministre pourra me reprendre—il n'a pas été nommé d'inspecteur chargé de mettre à exécution la loi canadienne relative à la main-d'œuvre étrangère et il n'y en a pas actuellement en fonction.

L'état de choses qui existe là-bas demande qu'on agisse et que des mesures quelconques soient prises, fallût-il même user de représailles. Il y a là des gens qui ont des biens et payent taxe, et qui cependant sont privés d'ouvrage : cela est à ma connaissance personnelle. Je connais, par exemple, un mécanicien de machine fixe, obligé de garder la maison, pendant que certain monsieur, qui loge de l'autre côté de la rivière, traverse tous les jours de ce côté-ci, apporte avec lui de quoi dîner, fait son ouvrage, et la journée finie, repasse la frontière, puis, quand arrive la paye, reçoit son salaire et l'emporte de l'autre côté, alors que le bon canadien, qui remplit fidèlement ses devoirs de citoyen et prend sa part des charges publiques, se cherche un emploi. Vous avez là un exemple de la manière dont, à l'heure actuelle on administre la loi sur la main-d'œuvre étrangère.

Je prierai respectueusement le ministre de bien vouloir me dire ce qu'il a fait des requêtes qui lui ont été adressées en juin dernier et si, conformément au vœu exprimé dans ces requêtes, il a l'intention de charger un inspecteur de mettre à effet les prescriptions de la loi que je viens de rappeler, de façon à prévenir le retour d'un pareil état de choses.

J'aimerais aussi à savoir de l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux si à propos de ce même crédit, il voudra bien prendre garde à ce que, dans le marché passé pour ces travaux de drainage, la clause

prescrivant l'emploi d'ouvriers canadiens ne soit pas là simplement pour la forme.

M. EMMERSON : Pour répondre à mon honorable ami, je lui dirai que, s'il n'est pas plus exact en ce qui touche les autres dédépartements qu'il ne l'est en ce qui concerne le département des Chemins de fer et des Canaux, j'ai bien peur qu'il ne nous ait pas très fidèlement renseigné sur l'état de choses qu'il dit exister au Sault-Sainte-Marie. Je sais, comme résultat d'une enquête faite par le ministère des Chemins de fer et des Canaux, que les MM. Hicker Frères, à qui avaient été adjugés les travaux et que l'on disait être des citoyens américains, avaient employé des étrangers.

M. BOYLE : Oui, c'est ce que je me suis laissé dire.

M. EMMERSON : Des renseignements avaient été pris à l'époque établissant qu'il n'y avait à chacune des dragues qu'un seul citoyen américain ; le mécanicien et le capitaine du dragueur. D'autres renseignements nous démontraient qu'il avait été impossible de trouver de ce côté-ci de la frontière quelqu'un qui voulût se charger de la besogne.

M. BOYCE : Puis-je demander au ministre à quelle époque ces enquêtes ont eu lieu.

M. EMMERSON : Au printemps de 1904. L'adjudication a été passée le 1er novembre 1903, je crois. Mon entrée au ministère date de janvier 1904. Mon atention avait été appelée sur cette affaire, et j'avais chargé l'ingénieur en chef d'instituer l'enquête dont je viens de faire connaître le résultat.

M. BOYCE : Monsieur le président. ....

M. EMMERSON : Il ne faut pas, j'espère, que mon honorable ami donne dans de pareils accès d'humeur. De telles interprétations ne sont pas de mise. Je rapporte les faits comme je les connais, et, s'il veut bien prendre patience, je déposerai sur le bureau de la Chambre toutes les pièces de l'enquête. Il résulte des renseignements pris qu'il a été impossible de décider personne à prendre la charge de mécanicien à bord de ces dragueurs. Dans ces circonstances, permission a été donnée aux entrepreneurs d'employer ceux qu'on y a vus. Ces étrangers ont fait un excellent travail, et tous les autres étaient, me dit-on, des Canadiens.

M. BOYCE : Au risque de trop parler—ce qui, aux yeux du ministre, semble être un crime détestable—je lui dirai encore que, s'il veut bien relire mes observations telles que rapportées au compte rendu des séances de la Chambre, il y verra que l'assemblée dont je parlais a été tenue en juin 1904, tandis que lui va chercher ses événements en janvier de l'année dernière, alors que tout était gelé et, je crois, tout travail interrompu.

Dans mon désir de rétablir sur-le-champ la vérité de certains faits, j'ai pu tantôt céder un peu trop vite à l'impulsion du moment, et le ministre me l'a rappelé en termes peu aimables. Si je ne craignais d'être discourtois, je pourrais, à mon tour, tirer certains effets assez drolatiques des avis d'étonnement ou du sourire avec lesquels l'honorable ministre répond aux demandes de renseignements qui lui sont faites au sujet des dépenses de son administration. Je suis, il est vrai, nouvellement arrivé dans cette Chambre, mais j'espère n'être pas aussi novice qu'on paraît le supposer. Je m'en tiens à mes droits et j'entends me renfermer dans les limites que la stricte courtoisie défend de dépasser. Personne encore, je suppose, n'a eu à se plaindre de moi sous ce rapport. Quand je suis à discuter des question d'intérêt public, je ne devrais pas, il me semble, être exposé à recevoir de l'honorable ministre des admonestations de cette nature.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député (M. Boyce) a dit que des requêtes et communications avaient été adressées l'année dernière au ministre du Travail, dans lesquelles on se plaignait d'infractions commises au Sault à la loi sur la main-d'œuvre étrangère. Si l'honorable député m'avait prévenu de la chose, j'aurais pu me faire remettre les pièces et être en état de discuter les événements auxquels il a fait allusion ; mais, l'honorable député ne l'ayant pas fait—par inadvertence, sans doute—je ne suis pas en mesure d'engager ce soir une controverse sur ce qui aurait pu arriver ou ne pas arriver.

L'honorable député dit que la loi sur la main-d'œuvre étrangère a été violée, et il demande si l'on a envoyé un inspecteur sur les lieux, ou s'il en sera envoyé un, et pourquoi il n'en a pas été envoyé. Il me permettra de lui rappeler que cette loi n'est pas du tout administrée de cette façon. A une certaine époque, il appartenait au Gouvernement de mette cette loi à exécution ; mais depuis, cédant aux instances des sociétés ouvrières et plus particulièrement, je crois, aux sollicitations du congrès du travail, le Parlement a modifié la loi et le ministère de la Justice s'est vu enlever toute initiative en la matière. C'est aux citoyens individuellement qu'il appartient maintenant de faire appliquer les prescriptions de la loi.

L'honorable député, mis au courant de ces infractions, n'avait qu'à porter plainte devant quelque officier de justice du Sault, ou faire instituer les procédures prévues en pareil cas, et il aurait fait disparaître l'abus dont on se plaignait. C'est ce qui s'est déjà fait avec beaucoup de succès dans nombre de localités du Canada.

M. BOYCE : Mais alors ces procédures se font aux frais du poursuivant, quelque pauvre diable d'ouvrier qui n'a pas un sou.

Sir WILLIAM MULOCK : La loi est telle que nous ont demandé de la faire les sociétés ouvrières, qui, je crois, sont les plus intéressées à la chose.

L'Etat laisse au plaignant moitié de l'amende ; ainsi le veut la loi, et c'est ce qui a toujours été fait.

On ne nous a jamais dit qu'il n'y avait là personne qui voulait se charger d'une poursuite. Si l'honorable député, dans son zèle pour les ouvriers, leur avait donné le bénéfice de ses connaissances—je suppose qu'il connaît la loi—il aurait indiqué le remède, et le grief en question n'aurait pas donné lieu à une discussion aussi prolongée dans cette Chambre.

M. BOYCE : Je remercie le ministre de son explication, mais j'ai encore une observation à faire. Un ouvrier ordinaire ne voit ni nécessité ni avantage à s'engager dans un procès, à payer des avocats, à donner des cautions pour les frais, parce qu'on lui promet la moitié de l'amende. Le résultat des actions pénales est toujours très douteux, beaucoup plus que celui des actions civiles. La loi est interprétée si strictement qu'une des causes intentées résulte favorablement pour le plaignant. De plus, quelle chance l'ouvrier a-t-il de se faire payer par un étranger ou par celui qui sert d'intermédiaire entre l'entrepreneur et les ouvriers étrangers. La situation est rendue très difficile, et, sachant que le ministre est très au courant de toutes les dispositions de la loi, ce n'est pas sans une certaine hésitation que je lui signale ces questions et que je lui demande respectueusement de vouloir bien les étudier.

Sir WILLIAM MULOCK : Ces remarques pourraient fort bien s'adresser à la Chambre, s'il était question d'amender la loi, mais elles ne peuvent pas avoir d'application à l'encontre de la loi telle qu'elle existe. Il est inutile de répéter que ce n'est pas au gouvernement à faire payer es amendes ; il n'a pas le droit d'intenter des poursuites comme celles dont parle l'honorable député. Nous ne pouvons pas nous emparer des ouvriers étrangers *manu militari* et les expulser du pays. Il y a un moyen légal de procéder. L'honorable député cherche à faire un épouvantail de la garantie à donner pour les frais. S'il veut bien consulter la loi, il n'y trouvera rien à cet effet.

M. J. D. REID : Comme je n'étais pas présent l'autre soir, j'aimerais à savoir du ministre si quelque chose a été fait pour changer la manière d'ouvrir le pont aux écluses de Cardinal, et s'il a l'intention de demander des soumissions pour la construction d'un nouveau quai à cet endroit.

M. EMMERSON : Nous nous proposons de corriger ce défaut du pont. Si je me rappelle bien, il y avait dans cet item un crédit de $11,000 ou $12,000 pour le quai de Cardinal. Il va sans dire que nous demanderons des soumissions.

M. REID : J'ai appris par la lecture du débat qui a eu lieu qu'il y a dans le budget un crédit de $10,000 pour le quai de Cardinal ; mais je voudrais savoir si le public sera invité à soumissionner pour cette entreprise. Des soumissions seront-elles demandées dans les journaux de la localité.

M. EMMERSON : Tous ces travaux sont accordés après que des soumissions ont été demandées publiquement.

M. REID : Quelquefois on n'en demande pas.

M. EMMERSON : On en demande toujours au ministère des Chemins de fer et des Canaux ; toutes les entreprises publiques sont concédées sur soumissions publiées dans les journaux.

M. REID : D'après ce que je comprends, ces travaux ne font pas partie de la première entreprise accordée à M. Davis pour l'élargissement du canal ?

M. EMMERSON : Oh ! non ; c'est une affaire tout à fait destincte.

M. REID : Dites-vous que vous allez adopter un nouveau système pour ouvrir le pont ? A l'heure qu'il est, cette manœuvre se fait à force de bras et offre beaucoup d'inconvénient.

M. BOYCE : On avait d'abord estimé à $420,000 l'approfondissement et l'élargissement du canal et l'on disait que cette somme suffirait ; maintenant on demande $599,000, et le ministre nous déclare que cela ne suffira pas pour achever les travaux. Quelle est donc la raison de cet énorme accroissement de dépenses ?

M. EMMERSON : Mon honorable ami veut-il simplement parler des travaux de dragage ?

M. BOYCE : Je parle de l'approfondissement et de l'élargissement du canal à son entrée. L'honorable ministre dit que l'estimation faite en 1902 était de $420,000. Je lui rappellerai qu'au moment de présenter son budget supplémentaire, le ministre des Chemins de fer et des Canaux disait à l'époque—je cite le compte rendu des séances de la Chambre, page 4019.

> Le coût estimatif des entrées d'amont et d'aval est d'environ $450,000. L'entrée d'aval coûtera environ $140,000 à $150,000 et celle d'amont à peu près $300,000. Nous n'avons pas encore commencé l'entrée d'amont.

Encore, à propos d'un crédit de $20,000 affecté à l'approfondissement et à l'élargissement de cette même entrée du canal, où demandait à l'honorable ministre (page 4322): " Quel montant va-t-il falloir dépenser pour donner à l'entrée une profondeur d'eau de 21 pieds ? " Et le ministre répondait : " Environ $420,000." L'honorable M. Haggart demandait : " Est-ce que tous ces travaux seront terminés durant la présente saison." Et on lui répondait : " Non."

M. EMMERSON : Si l'estimation première a été dépassée, c'est que le canal a été élargi beaucoup au delà de ce qu'on avait d'abord pensé, tant à l'entrée d'amont qu'à

l'entrée d'aval, la chose ayant été jugée nécessaire. On a aussi dépassé l'évaluation faite du coût du dragage. Mon honorable ami sait que, depuis 1902, les salaires ont sensiblement augmenté.

M. J. D. REID : Quelle est la ligne de conduite de l'honorable ministre à l'égard de l'adjudication de ces travaux de dragage ? Entend-il les confier à des Américains, s'ils le demandent, ou verra-t-il à les garder absolument pour des Canadiens ?

M. EMMERSON : Nos contrats ont des clauses relatives à la main-d'œuvre canadienne et aux salaires. Nous sommes parfois fort embarrassés, lorsque, par exemple, la soumission d'un Américain est inférieure de moitié à celle du plus bas soumissionnaire canadien. C'est un problème difficile à résoudre. Pour ma part, je pencherais à donner l'entreprise au plus bas soumissionnaire canadien ; mais il y a la question matérielle.

M. J. D. REID : L'honorable ministre se rappellera qu'au moment où le projet de loi relatif au Grand-Tronc-Pacifique était à l'étude, il n'a pas hésité à faire insérer dans le projet une disposition prescrivant que les travaux ne seraient adjugés qu'aux seuls soumissionnaires canadiens, sans tenir compte de l'énorme accroissement de dépenses qu'une telle mesure pouvait comporter.

M. EMMERSON : J'en demande bien pardon à l'honorable député, mais j'ai dit que je pencherais à agréer la soumission du Canadien, la soumission de l'étranger fût-elle de beaucoup inférieure à la première. J'exprime mon sentiment personnel. Chaque cas veut être décidé d'après les circonstances qui l'entourent. Il ne saurait être question de cela ici, puisque tous les adjudicataires sont des Canadiens.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre sait-il que le creusement du canal américain du lac Hay, en bas des écluses du Sault-Sainte-Marie, a eu pour effet d'abaisser le niveau de l'eau au pied du canal canadien?

M. EMMERSON : Cette question a été débattue l'année dernière, et rien de nouveau n'est survenu depuis. L'affaire, je suppose, regarde maintenant la commission.

(L'item est adopté.)

Canal de la Trent—construction, $300,000.

Les travaux prévus dans le premier contrat sont à peu près terminés ; mais les entrepreneurs ont été requis de faire certains ouvrages supplémentaires, entre autres l'établissement d'une route à travers la quatrième concession du township d'Eldon, et cette route a deux ponts.

M. SAM. HUGHES : C'est plutôt dans le township de Carden.

M. EMMERSON : J'avoue ne pas connaître la région aussi bien que l'honorable député. Ces travaux supplémentaires ont donné lieu à une convention spéciale ; où il est accordé 25 cents de la verge pour le terrassement, et $4.25 pour le béton. Les entrepreneurs sont MM. Larkin et Langster.

M. SAM. HUGHES : Avec ces $300,000 vous allez pouvoir parachever les travaux entre le lac Balsam et Heeley's-Falls?

M. EMMERSON : Oui.

M. SAM. HUGHES : Ce crédit ne regarde en rien les écluses de Kirkfield?

M. EMMERSON : En rien.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre voudrait-il bien nous dire ce qu'il entend faire à l'égard de ces écluses?

M. EMMERSON : La fondation est terminée ou à peu près, en vue d'établir à cet endroit un élévateur hydraulique, dont l'entreprise est déjà donnée.

M. LENNOX : Quelle sorte de butées y fait-on?

M. EMMERSON : Des butées en fer.

M. SAM. HUGHES : Je prierais l'honorable ministre de bien vouloir laisser l'item en suspens, en attendant que les honorables députés de Simcoe (M. Bennett) et de Durham (M. Ward) soient ici.

(L'item est réservé.)

Canal de Lachine—reconstruction du quai en aval de l'écluse, $10,000.

M. EMMERSON : C'est pour des ouvrages en béton tout autour du quai depuis l'entrée jusqu'à la tête de l'écluse.

(Adopté.)

Canal de Lachine—Reconstruction du mur, bassin n° 2, $37,500.

M. EMMERSON : Longueur du mur, 1,500 pieds ; hauteur, 17 pieds ; épaisseur moyenne, 4 pieds ½.

(Adopté.)

Canal de Soulanges—Réparations générales, y compris bateau à gazoline, $15,000.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi ce bateau?

M. EMMERSON : C'est pour tirer les alléges le long de la ligne quand il y a à les réparer.

(Adopté.)

M. le PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.

Sur la motion de sir William Mulock, la séance est levée à onze heures un quart.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, le 21 février 1905.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 67) modifiant le code criminel, 1902.—M. Guthrie.

Bill (n° 68) concernant les brevets de la "Paper Goods Company", à responsabilité limitée.—M. A. C. Macdonell.

CREATION DES PROVINCES DU NORD-OUEST.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Qu'il me soit permis de présenter un projet de loi (n° 69) créant la province d'Alberta et pourvoyant à son administration.

Le bill que j'ai l'honneur de présenter a pour objet d'ajouter un membre nouveau au groupe des provinces du Canada. La Chambre a dû s'apercevoir que ce projet de loi sera suivi d'un autre ayant pour but de créer la province de Saskatchewan. Les deux sont intimement liés, leur objet est identique et, si vous me le permettez, Monsieur l'Orateur, les explications que j'aurai le privilège de donner à la députation s'appliqueront à l'un et à l'autre. Elles s'appliqueront également aux projets de résolution qui serviront de base aux articles de ces bills relatifs à la question financière.

On a dit, dans cette enceinte et au dehors, que le vingtième siècle serait le siècle du Canada comme le dix-neuvième a été celui des Etats-Unis. Cette opinion n'est pas exagérée. Elle a été accueillie sur ce continent et par delà l'Océan comme l'expression d'une vérité incontestable. Les progrès merveilleux des Etats-Unis dans l'espace d'un peu plus d'un siècle peuvent à juste titre stimuler notre zèle et notre ambition. Pourtant, l'émulation que peut produire un pareil espoir n'est pas sans danger, car, s'il est vrai que la partie occidentale de la République américaine s'est peuplée et developpée avec une rapidité étonnante, il est également vrai qu'on a tout sacrifié pour favoriser cette vertigineuse évolution. Jusqu'à ces dernières années, on s'est peu préoccupé des éléments nouveaux introduits dans la répnblique, la population a porté peu d'attention au respect des lois et, ceci soit dit sans aucune intention de dénigrer nos voisins, l'anarchie régnait près des frontières—les écrits de leurs romanciers en font foi.

Nous avons agi différemment ; nous nous sommes contentés de progrès moins rapides. Nos institutions du Nord-Ouest ont grandi progressivement de manière à assurer constamment le maintien des lois et du bon ordre parmi les établissements naissants, et à les entourer de la protection que donne une civilisation avancée. Je crois, je suis même certain, que les députés des deux partis sont d'avis qu'il est temps de franchir une nouvelle et dernière étape, de libérer les territoires du Nord-Ouest d'une tutelle autrefois nécessaire et de leur conférer dans toute leur plénitude les droits que notre constitution reconnaît aux provinces.

Si chacun ne le savait déjà, je rappellerais à la députation qu'en 1867, à l'époque de la Confédération, le Canada n'était pas ce qu'il est aujourd'hui. En ce temps-là, le Canada ne s'étendait pas au-delà de la frontière occidentale de la province d'Ontario. De l'autre côté du continent, sur la plage de l'océan Pacifique, une province anglaise, la Colombie-Britannique, était dans un complet isolement. Entre la Colombie-Britannique et l'Ontario s'étendait un vaste territoire, probablement le plus beau du continent, relevant de l'Angleterre qui n'y avait pas encore affirmé son autorité. Cette immense zone du continent, la plus belle, je le répète, et la plus fertile, était administrée d'une manière relâchée par la compagnie de la baie d'Hudson en vertu d'une charte qui, au dire de la compagnie, lui conférait une autorité presque absolue et le droit de posséder cette vaste étendue de pays comme un territoire réservé à la poursuite de son immense trafic de fourrures. Inutile de vous dire, puisque tout le monde le sait, que les pères de la Confédération n'entendaient pas la circonscrire dans les bornes restreintes qui la resserraient en 1867 : ils se proposaient, au contraire, d'en reculer les limites vers l'Est et l'Ouest jusqu'au rivage des deux océans. Est-il besoin de vous dire, ce que chacun se rappelle, que la constitution elle-même pouvoyait à l'entrée dans l'union, de la Colombie-Anglaise, de l'île du Prince-Edouard, de Terre-Neuve et, surtout, de ces territoires dont la population est enfin appelée à faire partie de la famille canadienne. Dès la première année de la Confédération, à la première session de la première législature, on soumit à la Chambre, qui l'adopta d'emblée, un projet de résolution en faveur de l'annexion de la Terre de Rupert aux territoires du Nord-Ouest et du rachat des titres de la compagnie de la baie d'Hudson. Ce projet se réalisa en peu de temps et, aussitôt après, le gouvernement de sir John Macdonald, qui administrait le pays à cette époque, entreprit de tracer dans les plaines désertes les frontières de la nouvelle province du Manitoba et de lui conférer sur-le-champ, sans aucune formalité préalable, tous les droits et les privilèges d'une province.

Si l'on consulte les annales de cette époque on n'aura peut-être pas tort de croire qu'il eût été plus sage, au lieu de placer d'emblée le Manitoba au rang des provinces autonomes, de le faire parvenir à cette dignité par étapes successives de quelques années chacune. De cette manière, on au-

rait pu éviter des erreurs dont les conséquences ne sont pas encore entièrement effacées. C'est la ligne de conduite qu'adopta, à l'égard des territoires du Nord-Ouest, M. Alexander Mackenzie, à son avènement au pouvoir. Jusqu'en 1875, il n'y eut aucun système régulier de gouvernement dans les Territoires. Mais, cette année-là, M. Mackenzie, alors premier ministre du Canada, présenta et fit adopter à l'unanimité des voix une loi d'une grande importance ayant pour objet, ainsi qu'il le disait lui-même, d'accorder aux territoires du Nord-Ouest un gouvernement absolument libre. C'est cette loi organique qui leur a permis d'atteindre leur plein développement. Elle n'a jamais été abrogée. On lui a fait subir des retouches de temps à autre, sans l'entamer, et aujourd'hui elle sert d'assise aux institutions que nous allons parfaire en leur accordant une autonomie pleine et entière. Cette loi décrétait la nomination d'un lieutenant-gouverneur des territoires du Nord-Ouest. Celui-ci était le dépositaire du pouvoir exécutif qu'il devait exercer avec le concours d'un conseil composé de cinq membres choisis, comme lui, par l'Exécutif. Outre ce pouvoir administratif, le lieutenant-gouverneur reçut aussi des pouvoirs législatifs très étendus. Il pouvait rendre des ordonnances ayant trait aux impôts pour des fins provinciales ou municipales, à la propriété et aux droits civils, à l'administration de la justice, à l'hygiène, à la police, aux chemins, grandes routes et ponts, et, en général, à toutes les matières purement provinciales ou personnelles. Une disposition de la loi décrétait aussi que lorsqu'un district d'une superficie de 1,000 milles carrés au plus aurait une population de 1,000 adultes au moins, sans compter les étrangers et les Indiens non admis à jouir des droits et privilèges de citoyens, ce district pourrait être érigé en une circonscription électorale qui aurait désormais le droit de choisir des membres du conseil. La loi contenait aussi une importante disposition ayant trait à l'instruction publique et établissant dans cette partie du pays le système des écoles séparées de la province d'Ontario. Je ne toucherai pas maintenant à cette importante prescription de la loi de 1875, car j'ai l'intention d'en parler plus tard au cours des commentaires que je désire faire. Cette loi demeura en vigueur sans subir de modifications importantes, jusqu'en 1886, lorsque les Territoires obtinrent le droit d'envoyer des représentants au Parlement fédéral. Deux ans plus tard, en 1888, les territoires firent encore un grand pas dans la voie du progrès. Le conseil exécutif fut aboli, du moins on lui retrancha le pouvoir de rendre des ordonnances et on créa une assemblée législative qui devait se composer de vingt-cinq membres, dont vingt-deux élus par la population, et trois désignés sous le nom de jurisconsultes, nommés par l'Exécutif. Un nouveau conseil exécutif, nommé conseil consultatif, fut créé pour renseigner le lieutenant-gouverneur sur les questions financières. En 1891, les territoires firent un nouveau pas en avant, et un grand pas. On conféra à l'assemblée législative de nouvelles attributions. Si l'on compare les dispositions de l'article 92 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord aux pouvoirs qui furent alors conférés à la législature, on verra que ces derniers se rapprochent beaucoup des attributions que la loi constitutionnellle reconnaît aux provinces. A vrai dire, sauf le pouvoir d'emprunt, l'assemblée législative des territoires a été revêtue de la plupart des prérogatives essentielles dont jouissent aujourd'hui les autres provinces.

En 1894 eut lieu un nouveau changement que j'appellerai une innovation. Cette innovation, à mon sens, n'est pas en tout conforme à l'esprit de notre constitution. On a permis à l'assemblée législative de choisir dans son sein quatre députés pour former un comité exécutif chargé de renseigner le lieutenant-gouverneur.

Ceci, je le répète, est contraire aux principes de la constitution anglaise. D'après ces principes, c'est, non pas à la législature de choisir les conseillers du souverain, mais au souverain lui-même, ou à son représentant, de choisir ses conseillers, selon l'usage en vogue de nos jours. La seule condition qui restreigne l'exercice de cette prérogative c'est que l'Exécutif, la couronne ou le souverain prenne pour conseillers ceux qui ont l'appui de la majorité des représentants élus. Cette pratique ne subsista pas longtemps—ce qui ne m'étonne pas—et, en 1897, eut lieu une nouvelle et dernière évolution. Cette année-là, la Chambre adopta une loi qui décrétait qu'il y aurait un conseil exécutif choisi par le lieutenant-gouverneur au sein de l'assemblée législative et ayant vraiment l'appui de la majorité de la députation. Ce fut là la dernière concession et ce fut aussi l'application du principe de la responsabilité ministérielle. Telle fut la loi en vigueur depuis cette époque et telle est encore la loi. Ainsi, il saute aux yeux qu'à l'heure qu'il est et depuis plusieurs années, la population des territoires du Nord-Ouest jouit non seulement du gouvernement responsable et de toutes les prérogatives constitutionnelles, mais encore de l'autonomie provinciale, dans une large mesure, du moins. On a beaucoup plus fait jusqu'ici qu'il ne reste à faire. Il faut franchir la dernière étape, mais cela est facile et relativement de peu d'importance en comparaison du chemin déjà parcouru. Le métal est sorti du creuset et il ne reste plus qu'à y apposer le sceau de la nation canadienne.

La Chambre sait qu'il y a deux ans environ, nous avons appris que presque toute la population des territoires du Nord-Ouest désirait que le pays qu'elle habitait fût admis sans retard au rang des provinces de la confédération. Quant à moi, j'ai cru à cette époque que cette requête, si respectable qu'elle fût, était moins l'expression d'un besoin véritable que celle d'un sentiment.

Sir WILFRID LAURIER.

A mon sens, c'était l'expression d'un sentiment des plus honorables, des plus dignes, car c'était l'aveu que faisaient des groupes jeunes et ambitieux de la confiance qu'ils avaient en eux-mêmes. Pourtant, la Chambre se rappelle aussi la réponse que nous avons donnée alors aux habitants des Territoires. Nous leur avons fait observer qu'à notre avis le temps était mal choisi pour saisir le Parlement de ce problème ; que, vu l'approche d'une élection générale, il valait mieux attendre après cet événement, alors que la représentation des Territoires serait plus nombreuse. Cette opinion plût à la majorité des citoyens.

L'élection eut lieu et, le lendemain ou aussitôt que cela fut possible, nous priâmes l'exécutif des territoires du Nord-Ouest d'envoyer à Ottawa des délégués pour s'entendre avec nous au sujet du projet de loi qui serait présenté afin de leur ouvrir les portes de la confédération. Nous avons eu l'avantage de jouir de la présence de M. Haultain, le premier ministre des Territoires, et de M. Bulyea, un de ses collègues, et notre bonne étoile a voulu que nous eussions plusieurs entretiens avec eux. Nous avons aussi eu la bonne fortune de profiter de la présence et des conseils de plusieurs des représentants des Territoires, et aujourd'hui c'est, à mes yeux, un honneur et un privilège pour moi de présenter ce bill à la Chambre.

Lorsque nous entreprîmes d'étudier le problème, il devint bientôt évident, du moins il me semble, qu'il y avait quatre questions qui primaient toutes les autres. A part ces quatre questions auxquelles, j'en avais la ferme conviction, le Parlement et la population du Canada s'intéresseraient profondément, les autres étaient, relativement, d'une importance secondaire. Premièrement : combien de provinces faut-il créer au Nord-Ouest—une, deux ou plus ? Deuxièmement : à qui doit appartenir la propriété des terres publiques ? En troisième lieu : quelle devra être la situation financière des nouvelles provinces ? La quatrième question, qui n'était certainement pas la moins importante, était de savoir quel système scolaire il fallait, non pas établir, puisqu'il existait depuis longtemps, mais maintenir dans les Territoires.

J'examinerai l'un après l'autre chacun de ces problèmes. Le premier, comme je viens de le dire, est de savoir combien de provinces il faut admettre dans la confédération. Chacun sait que la superficie des différentes provinces du Canada est loin d'être la même. L'île du Prince-Edouard a une étendue de 2,184 milles ; la Neuvelle-Ecosse comprend 21,428 milles ; le Nouveau-Brunswick, 27,985 milles ; Québec, 351,873 milles, Ontario, 260,862 milles ; le Manitoba, 73,732 milles, et la Colombie-Anglaise, 372,630 milles soit une superficie totale de 1,110,694 milles pour les sept provinces du Canada.

Or, les Terrioires sur lesquels la législature exerce présentement son domaine et sa juridiction ont une étendue à peu près égale à celle des sept provinces du Dominion. Celles-ci, je le répète, ont une superficie de 1,110,694 milles, et voici quelle est l'étendue des différents territoires :

	Milles.
Assiniboïa	88,879
Saskatchewan	107,618
Alberta	101,883
Athabaska	251,965
Mackenzie	562,182
Total	1,112,527

Soit une étendue un peu plus grande que celle des sept provinces canadiennes réunies. Ainsi que je le disais il y a un instant, nos différentes provinces sont loin d'avoir la même superficie. En effet, la confédération canadienne ressemble beaucoup à la république américaine. Il y a au Canada des provinces de diverse grandeur, comme il y a chez nos voisins des Etats plus ou moins grands.

L'histoire des Etats-Unis démontre que cela n'est pas un mal irrémédiable ; néanmoins, je suis d'avis que, lorsqu'il n'y a pas de traditions historiques à respecter, lorsque nous n'avons pas affaire à des provinces déjà formées et que nous pouvons diriger le cours des événements, mieux vaut que les provinces aient, autant que possible, une superficie à peu près égale. Par conséquent, il est impossible de supposer qu'on ne devrait faire qu'une province de cette immense étendue de 1,112,527 milles.

Ce n'est pas tout. Au point de vue de l'agriculture, du climat et de leurs productions, ces territoires peuvent se diviser en deux : le nord et le sud. Je tracerais la ligne de démarcation un peu au sud de la frontière qui sépare aujourd'hui le district provisoire de Mackenzie de celui d'Athabaska. La partie septentrionale du continent n'est pas encore bien connue ; cependant elle l'est assez ; assez de voyageurs l'ont parcourue pour que nous sachions qu'elle est impropre à l'agriculture. Son climat est trop froid et son sol trop stérile. Toutefois on y relève des traces de grandes richesses minières, pétrole, houille, or, cuivre et autres minéraux. Un jour ce désert aride deviendra peut-être un nouveau Yukon. Mais l'expérience nous a appris que les richesses minières, lorsque le sol n'est pas fertile, ne permettent pas d'espérer qu'une contrée soit habitée par une population nombreuse et stable. Aussi, laissons-nous de côté ces régions septentrionales. Au sud, cependant, le pays est tout à fait différent.

M. R. L. BORDEN : De quelle partie du pays l'honorable premier ministre parle-t-il ?

Sir WILFRID LAURIER : Je tracerais la ligne de démarcation au nord, près de la frontière qui sépare le district provisoire de Mackenzie de celui d'Athabaska, vers le 60e parallèle de latitude nord.

La partie méridionale est différente. C'est une contrée absolument agricole et une des plus fertiles de l'univers, point n'est besoin de le dire. Elle est sillonnée par de grandes rivières qui ont leurs sources dans les montagnes Rocheuses et qui se déversent dans la baie d'Hudson. Chacun sait que la vallée de la Saskatchewan égale en fertilité la vallée de la rivière Rouge, et que ces deux bassins renferment les plus beaux champs de blé du monde. Nous nous proposons d'accorder l'autonomie non pas à tous les Territoires, mais à cette partie du pays qui s'étend depuis la frontière des Etats-Unis jusqu'à la frontière qui sépare le district provisoire de Mackenzie de celui d'Athabaska, c'est-à-dire jusqu'au 60e parallèle de latitude nord.

La première fois qu'il nous fut fait des ouvertures, on nous proposa de créer une province qui s'étendrait depuis la frontière américaine jusqu'au 57e parallèle, c'est-à-dire, jusqu'à un endroit situé un peu au sud de la frontière des districts provisoires de Mackenzie et d'Athabaska, mais nous avons cru qu'il était préférable d'inclure dans les limites de la province tout le district d'Athabaska. La raison de ceci c'est que, bien que l'Athabaska ne passe pas pour un pays fertile et que la partie est en soit stérile, l'ouest, la vallée de la rivière de la Paix, vaut le bassin de la Saskatchewan et se colonise rapidement. On y voit aujourd'hui deux moulins à farine alimentés exclusivement par le blé récolté dans la vallée de la rivière de la Paix. Nous avons donc résolu d'inclure dans les nouvelles provinces le territoire compris entre la frontière des Etats-Unis et la ligne qui sépare les districts de Mackenzie et d'Athabaska. La superficie des deux provinces sera d'environ 550,345 milles carrés. A nos yeux, ce territoire était trop vaste pour ne former qu'une seule province, vu la superficie des autres provinces dont la plus grande est la Colombie-Anglaise, qui couvre une étendue de 372,000 milles carrés. Québec vient ensuite avec un territoire de 351,000 milles carrés. En le partageant en deux, nous formons deux provinces ayant chacune une étendue de 275,000 milles carrés en chiffres ronds, c'est-à-dire égale à la superficie de la province d'Ontario. Si quelque député consulte la carte géographique, il verra que nous avons choisi le quatrième méridien pour frontière provisoire, ce qui, selon nous, donnera aux deux provinces un territoire d'une égale étendue et à peu près la même population. On estime que les deux provinces renferment aujourd'hui 500,000 habitants. Nous n'avons pas de données exactes, mais nous pouvons accepter ce calcul en toute confiance. D'après le recensement de 1901, les territoires possédaient une population d'une peu plus de 160,000 âmes.

Depuis cette époque, en 1901, 1902, 1903 et 1904, la population, grâce à l'immigration seulement, s'est accrue de plus de 100,000 par année, de sorte qu'aujourd'hui nous ne craignons pas de dire que ces deux provinces renferment un demi-million d'habitants. A notre avis, cette population est à peu près également répartie entre les deux provinces. Par conséquent, nous leur fixons ces frontières.

Puisque j'en suis à parler de la question des frontières, j'aborderai un autre sujet qui s'y rattache, c'est-à-dire la demande du Manitoba de reculer ses limites à l'ouest, au nord et à l'est. Hier, un journal du matin, de cette ville, publiait, à ce sujet, un interview de l'honorable M. Rogers, membre du gouvernement de Manitoba. Je me permettrai de citer les paroles de M. Rogers afin de mieux faire comprendre à la Chambre la difficulté que je suis sur le point de lui signaler. M. Rogers disait dans cet interview :

Ce n'est pas une question à débattre. Nous présentons simplement la requête unanime de la population de notre province afin de reculer nos frontières au moins jusqu'à Régina, à l'ouest, et jusqu'à la frontière septentrionale de l'Athabaska, au nord, de manière à inclure Fort-Churchill, la rivière Nelson et le territoire qu'elle arrose. Cette demande de la part du Manitoba n'est pas nouvelle. En 1901, M. T. A. Burrows, qui était alors membre de la législature et qui siège maintenant au Parlement fédéral, présenta un projet de résolution dans l'assemblée législative. Ce projet de résolution eut l'appui de M. Greenway, alors chef de l'opposition et aujourd'hui membre de la Chambre des communes. Il fut accepté et appuyé par le Gouvernement du jour et adopté à l'unanimité par l'assemblée législative. Un projet de résolution semblable fut présenté par M. Roblin, leader du Gouvernement, et adopté à l'unanimité, en 1902. Un nouveau projet de résolution a été soumis à la présente session et adopté par tous les membres de la législature qui ont exprimé par là le désir unanime de tous les Manitobains. M. Campbell et moi, nous fûmes désignés pour venir à Ottawa demander la reconnaissance des droits du Manitoba au Gouvernement qui est le tribunal dont la décision doit être finale.

Je ferai observer que M. Rogers aurait pu remonter au-delà de 1901 afin de prouver que le Manitoba avait déjà demandé l'agrandissement de son territoire. En effet, dès 1884 et 1885, une requête semblable fut présentée au gouvernement de sir John Macdonald. A cette époque, le conseil des ministres disposa ainsi de cette requête :

Les frontières du Manitoba furent tout d'abord délimitées à la demande des délégués de cette province qui vinrent à Ottawa en 1870 afin d'arrêter avec le gouvernement du Canada les conditions de l'entrée du Manitoba dans la confédération des provinces de Sa Majesté dans l'Amérique du Nord.

Les frontières établies à cette époque renfermaient une superficie d'environ 9,500,000 acres. En 1881, ces frontières furent reculées et la province fut agrandie à l'ouest et au nord de manière à former une superficie de 96,000,000 d'acres ou de 150,000 milles carrés.

Le nouvel agrandissement que demande le Manitoba ajouterait environ 180,000 milles carrés au territoire déjà considérable de la province, et il serait accueilli avec défaveur tant

par les anciennes provinces que par les nouveaux districts d'Assiniboïa, de Saskatchewan, d'Alberta et d'Athabaska, créés dans les territoires du Nord-Ouest et qui deviendront un jour des provinces du Dominion. Il augmenterait fortement les dépenses de l'administration sans accroître les ressources du Manitoba que le Gouvernement de la province juge déjà insuffisantes pour faire face à ses dépenses régulières et nécessaires.

Dans ces circonstances le comité du conseil expose humblement à Votre Excellence qu'il est inopportun de changer les frontières de la province ainsi qu'on le demande.

Un refus formel fut opposé à la demande du Manitoba, à cette époque. Je dois dire qu'il s'est glissé une erreur dans ce décret du conseil. On y lit que la superficie de la province de Manitoba était alors de 150,000 milles carrés, tandis qu'elle était de 73,000 milles carrés seulement. Toutefois, ce détail n'a guère d'importance.

Je veux démontrer que la requête présentée par le Manitoba ne pourrait que très difficilement être accordée. Le gouvernement de l'époque, il y a trente ans, aurait pu, plus aisément que nous, reculer les frontières du Manitoba. Les Territoires étaient encore dans l'enfance, tandis qu'aujourd'hui ils ont atteint leur plein développment, et comment peut-on espérer que nous les dépouillerons au profit du Manitoba? Si cela était impossible en 1884, j'affirme que nous aurions encore moins raison de tenter l'aventure en 1905.

M. SPROULE : Puis-je savoir du premier ministre si, dans cette superficie, on comprenait le territoire contesté qui s'étend entre le Manitoba et le lac Supérieur ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le crois pas. Ce territoire était contesté à cette époque même. Mais même si on l'avait compris, qu'eût-il importé ? Nous désirons traiter le Manitoba avec justice et avoir pour cette province tous les égards qu'elle mérite. Néanmoins, y a-t-il dans cette enceinte un seul député qui nous conseillera de détacher des Territoires, administrés depuis trente ans par sa législature et représentés dans cette Chambre par dix députés, un coin de terre, pour le donner au Manitoba, sans avoir obtenu le consentement de la population de ces territoires ? Si celle-ci donnait son consentement, ce serait bel et bon ; je n'aurais rien à dire. Mais la législature des Territoires a affirmé plus d'une fois que, dans n'importe quelle circonstance, elle refuserait de se dessaisir d'une partie quelconque de la contrée située à l'ouest de la province du Manitoba.

Il y a autre chose à considérer. Pour moi, je suis prêt à écouter toutes les demandes de cette province. Lorsqu'elle désire agrandir son territoire vers l'ouest, force m'est de déclarer que nous ne pouvons pas accorder cette requête, pour la simple raison que la législature des Territoires l'a rejetée. Cependant, en ce qui a trait à une lisière de terrain située au nord des lacs Winnipegosis et Manitoba, il me semble que la législature des Territoires a déclaré qu'elle n'avait pas d'opinion arrêtée et que nous pouvions faire don de cette partie du pays à la province du Manitoba. Pourtant, quant à moi, je ne suis pas disposé à faire ce cadeau à l'heure qu'il est, parce que ce territoire a des représentants dans cette enceinte et que sa population a le droit de se prononcer sur cette question. Si elle refuse son consentement, le Parlement du Canada ne devrait pas, à mon avis, faire don de ce territoire, contre le gré de cette population.

La province du Manitoba nous a fait une autre demande qui, à mes yeux, mérite considération. Elle a demandé à étendre ses limites jusqu'au rivage de la baie d'Hudson, et il y a lieu d'examiner cette requête. Cependant, la province du Manitoba n'est pas la seule qui pourrait s'agrandir jusqu'à la baie d'Hudson. Les provinces d'Ontario et de Québec et la nouvelle province de Saskatchewan auraient aussi le droit de reculer leurs frontières jusque-là. Aussi, dans le projet de loi que nous présentons aujourd'hui à la Chambre, au lieu d'inclure dans la province de Saskatchewan le territoire qui s'étend au nord des lacs Winnipegosis et Manitoba, nous l'avons laissé de côté sans l'attribuer ni à la Saskatchewan ni au Manitoba, afin d'en régler le sort plus tard. Et je déclare sur-le-champ que mes collègues m'ont permis d'annoncer notre intention de réunir à Ottawa des représentants des provinces d'Ontario, de Québec, du Manitoba et de la Saskatchewan, afin qu'ils se prononcent sur l'opportunité de reculer les limtes de ces provinces jusqu'au rivage de la baie d'Hudson, et, dans l'affirmative, sur la manière de résoudre le problème. Sans avoir examiné cette question je me demande s'il ne serait pas sage de prendre aussi l'avis des autres provinces. Quoi qu'il en soit, ma proposition, en ce qui a trait au Manitoba, est juste, et tous les observateurs impartiaux l'approuveront.

Naturellement, les nouvelles provinces seront représentées dans cette enceinte. Jusqu'à la prochaine élection, leur représentation sera la même qu'aujourd'hui. Chaque province aura une assemblée législative composée de vint-cinq membres.

Une question que les membres du comité chargé d'élaborer le présent bill ont eu de la difficulté à résoudre, c'est celle du choix des capitales respectives des deux provinces. Quant à la capitale de la province de Saskatchewan—le choix fut facile—ce sera Régina, la capitale actuelle. Pour l'Alberta, il en fut autrement. Trois villes, Calgary, Red-Deer et Edmonton—aspiraient à l'honneur d'être choisies, et chacune avait des titres valables. Nous avons résolu de ne pas faire un choix définitif et de laisser à la province le soin de trancher cette question. En attendant, comme Edmonton semble être, d'après la carte géographique, au centre de la province, nous avons décidé que cette ville serait la capitale provisoire.

Tout ce qu'il me reste à ajouter, c'est que nous nous proposons de décréter que le présent bill entrera en vigueur le premier juillet prochain.

Après avoir fixé le nombre de provinces à créer, il faut trancher la question de la propriété des terres publiques. A qui apartiendront-elles? Aux provinces ou aux autorités fédérales? On a puissamment fait valoir les titres des provinces. On a prétendu qu'en justice et en équité, les terres publiques devraient appartenir aux gouvernements de ces deux provinces. Cette prétention reposait probablement sur le fait qu'à l'époque de la confédération, toutes les parties contractantes, savoir : les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, d'Ontario et de Québec, conservèrent leurs propres terres, ainsi que la Colombie-Anglaise, lorsque, plus tard, elle fut admise dans la Confédération. Mais, les circonstances ne sont pas les mêmes. Lorsque les provinces que j'ai nommées entrèrent dans la Confédération, elles étaient déjà au rang de puissances. J'emploie ce mot à dessein, car si elles étaient dans un état de dépendance en tant que colonies, elles étaient souveraines en tant qu'elles administraient leur propre domaine. Chacune avait un ministère des terres de la couronne qui pouvait disposer du domaine public, soit pour les fins du revenu, soit pour les besoins de la colonisation.

Mais, pour les deux nouvelles provinces, on ne peut pas dire qu'il y ait analogie, car ces deux provinces n'ont jamais eu la propriété de leurs terres. Ces terres ont été achetées par le gouvernement du Dominion. Elles sont toujours restées, depuis, en la possession du Gouvernement et elles ont été administrées par le Gouvernement. Je répète donc qu'il n'y a pas ici, entre les deux cas, la moindre analogie. Quand les provinces que je viens de nommer sont entrées dans la confédération, elles ont gardé la propriété de leurs terres. Mais on ne saurait dire que ces deux nouvelles provinces peuvent garder la propriété de leurs terres, car le droit de souveraineté a toujours appartenu ici au gouvernement du Dominion.

On ne peut donc pas prétendre que ces terres devront, en toute justice, appartenir aux provinces. Mais nous n'avons pas considéré que la simple question de droit. Nous avons aussi considéré la question de politique générale, et nous avons décidé, en cherchant à voir les choses d'aussi haut que possible, qu'il était préférable que le gouvernement du Dominion continuât, comme par le passé, d'avoir la propriété de ces terres. Nous pouvons, du reste, invoquer des précédents, et il n'y a, pour cela, qu'à citer l'exemple des Etats-Unis. Les conditions sont, là-bas, absolument les mêmes, chaque fois que l'on crée de nouveaux Etats. Advenant la création d'un nouvel Etat, le gouvernement de Washington a toujours soin de garder la propriété et l'administration des terres publiques. Quand le Manitoba est entré dans la confédération, il n'a pas eu la propriété de ses terres, et c'est le gouvernement fédéral qui est resté en possession. Il est vrai que le Manitoba a demandé à plusieurs reprises que ses terres lui fussent remises, mais on a toujours jugé, chaque fois, qu'il était impossible de se rendre à ces demandes. En 1885, sir John Macdonal mit fin, une fois pour toutes, à ces revendications en exposant clairement et avec force les raisons qui nous mettaient dans l'impossibilité d'y faire droit. Qu'on me permette de citer, à ce sujet, les paroles mêmes de sir John Macdonald, qui se trouvent dans un décret du conseil portant la date du 30 mai 1884 :

> Le succès de toutes les entreprises tentées par le Gouvernement dans le Nord-Ouest et pour son avantage, dépend en grande partie du règlement de la question des terres. En même temps qu'on dépensait des sommes considérables pour organiser et maintenir un service d'immigration, tant à l'étranger que dans la province, le Parlement prenait l'engagement solennel qu'une grande partie de ces terres serait réservée pour les homesteads donnés à tous les nouveaux colons, et qu'une autre partie serait gardée pour pourvoir à l'éducation de leurs enfants. Nul transport ne pourrait en conséquence être fait sans que l'on exigeât de la province la plus ample garantie que cette politique serait maintenue. C'est pourquoi, quant aux terres données gratuitement, la province ne pourrait retirer aucun avantage pécuniaire d'un transport, tandis que ce transport nuirait assurément d'une manière grave à toutes les coûteuses opérations d'immigration faites par le gouvernement fédéral, surtout dans l'intérêt du Manitoba et des Territoires.
>
> Le grand avantage que le gouvernement canadien offre maintenant et qui fait le plus impression sur ceux qui songent à émigrer, c'est qu'un gouvernement bien connu et reconnu possède des terres qui ne sont nullement engagées, et qu'il offre de donner gratuitement, et que ce Gouvernement a fondé des agences et établi une organisation pour diriger, recevoir, transporter et établir l'immigrant sur le homestead qu'il peut choisir. Et si les opérations d'immigration du Canada, qui entraînent une dépense si considérable, doivent continuer de se faire avec succès et dans l'intérêt du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, votre sous-comité croit qu'il est de la plus haute importance que le Gouvernement fédéral retienne en sa possession et sous son contrôle les terres qu'il s'est engagé à donner gratuitement à tous venants. Si le comité croyait qu'il y eût d'autres considérations assez fortes pour l'engager à recommander le transport de ces terres au Manitoba, ce qui aurait pour conséquence l'abandon aux provinces créés à même les territoires du Nord-Ouest, de toutes les terres comprises dans leurs limites, il recommanderait alors que les provinces qui possèderont les terres fissent à leurs propres frais toutes les opérations d'immigration.

Ces raisons, si concluantes qu'elles fussent en 1884,le sont encore plus aujourd'hui, car les immigrants affluent maintenant dans ces nouveaux territoires en nombre toujours de plus en plus considérable, et force nous est de dire à ces nouvelles provinces qu'il nous est impossible de leur abandonner la

propriété des terres publiques. Si ces nouvelles provinces entraient en possession de ces terres, elles pourraient prendre des mesures qui entraveraient l'œuvre d'immigration du gouvernement fédéral, rendant par là même inutiles les efforts que nous pourrions tenter dans ce sens. Par exemple, si l'une de ces deux provinces, sous la pression de difficultés financières, abolissait le système des homesteads qui nous a été d'un si grand secours pour attirer l'immigration, on peut imaginer le tort immense que cela nous causerait. Il en serait de même si ces provinces décidaient, un beau jour, d'augmenter le prix des terres.

D'un autre côté, nous devons admettre franchement qu'en enlevant à ces provinces la propriété de leurs terres publiques, nous leur retirons des sources importantes de revenu. Par conséquent, ces provinces pourraient fort bien prétendre qu'elles se trouvent placées dans une position désavantageuse à l'égard des autres provinces, qui ont retiré de la vente de leurs terres des sommes considérables. Aussi le Gouvernement a-t-il tenu à traiter généreusement ces nouvelles provinces, en compensation des sacrifices qu'elles s'imposent, et nous avons tout lieu d'espérer que les arangements que nous avons faits seront approuvés par toute la Chambre.

Voici quels sont ces arrangements financiers. Notre constitution, incorporée dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord, contient une disposition très remarquable, stipulant que le Trésor fédéral paiera aux provinces, sous forme de subsides, des sommes considérables pour leur faciliter le gestion de leurs propres affaires. Cette disposition est pour le moins extraordinaire, et elle est aussi, je crois, unique. Dans tous les cas, et autant que je sache, je ne crois pas qu'aucune autre constitution fédérale contienne une semblable disposition. S'il est un principe admis en finance, et à plus forte raison en matière de gouvernement, c'est bien que ceux à qui incombe le devoir de dépenser les revenus d'un pays soient aussi chargés de la responsabilité de se procurer ces revenus. Dans le présent cas on n'a pas tenu compte de ce principe, et il devait y avoir, pour cela, de bonnes raisons. Comment se fait-il donc que ceux qui ont jeté, en 1867, les bases de la Confédération, aient pu s'écarter, à ce point, d'un principe si universellement admis en matière de finance et de gouvernement ? Ces raisons sont simplement celles-ci. La création de la Confédération n'aurait pu se faire sans des concesssions mutuelles ou compromis, c'est-à-dire que c'est la grande loi de l'offre et de la demande qui a présidé à cette création. Je suis absolument sûr de ne pas me tromper en disant que jamais la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Ontario et Québec n'auraient consenti à abandonner leurs revenus de douane et d'accise si le Gouvernement fédéral ne s'était engagé à leur allouer chaque année, à même les revenus de douane et d'accise du Dominion, certaines sommes destinées aux fins d'administration des gouvernements provinciaux. Voilà pourquoi cette disposition se trouve dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord. On n'aurait pas dû, selon moi, insérer cette disposition dans notre constitution ; mais enfin, puisqu'on en a décidé ainsi, c'est notre devoir d'accepter cette constitution telle quelle et de chercher à perpétuer l'œuvre de nos pères en nous basant à notre tour sur les mêmes principes. C'est le devoir du Parlement du Canada de traiter d'une façon généreuse ces deux nouvelles provinces que nous sommes sur le point d'ajouter à la Confédération canadienne.

Mais avant de parler des ressources à créer pour ces provinces, il est peut-être préférable que je vous donne une idée de leurs besoins actuels. L'année dernière, le Parlement a voté, pour ces provinces, les crédits suivants :

Gouvernement civil	$101,540
Législation	21,375
Administration de la justice	29,000
Travaux publics	680,000
Instruction publique	345,125
Agriculture et statistique	47,680
Hôpitaux, asiles et hygiène publique	20,000
Divers	68,175

Ces sommes ont été dépensées par le gouvernement des territoires. Il faut y ajouter celles dépensées par le gouvernement fédéral et affectées à des services qui à l'avenir seront du ressort des gouvernements de ces provinces :

Travaux publics	$100,000
Justice	100,000
Divers	124,310

Ce dernier crédit de $124,310 est ainsi réparti :

Bureau du Lt-Gouverneur	$ 3,880
Frais imprévus de justice	32,000
Aliénés	70,000
Ecoles dans les districts non organisés	6,500

Ainsi, les territoires du Nord-Ouest ont reçu et dépensé, l'année dernière, $1,636,000.

M. FOSTER : Cet argent a-t-il été fourni par ce Gouvernement ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. FOSTER : Le très honorable premier ministre pourrait-il nous dire combien le gouvernement des Territoires a lui-même fourni ?

Sir WILFRID LAURIER : Ce montant de $1,636,000 comprend ce qui a été fourni par le gouvernement des Territoires, soit environ $150,000, je crois. Donc, si les conditions étaient restées les mêmes, nous aurions à fournir, cette année, environ $1,636,000, soit $818,000, en moyenne, pour chaque province. Mais il ne faut pas oublier qu'il y aura dorénavant deux administrations, et que, par conséquent, certai-

nes dépenses devront être doublées. De plus, comme l'immigration continue de se porter vers le Nord-Ouest en flots de plus en plus pressés, il n'y aura guère lieu de s'étonner que les crédits déjà affectés à ces fins soient maintenant insuffisants, et que nous soyons dans l'obligation d'en voter de plus considérables.

Voyons, maintenant, les arrangements que nous avons conclus avec ces nouvelles provinces. Comme chacun le sait, nous avons pris ici pour guide l'acte de l'Amérique britannique du Nord, dont l'article 118 se lit ainsi :

Les sommes suivantes seront annuellement payées par le Canada aux diverses provinces pour le maintien de leurs gouvernements et législatures :

Ontario	$80,000
Québec	70,000
Nouvelle-Ecosse	60,000
Nouveau-Brunswick	50,000
Total	$260,000

Et chaque province aura droit à une subvention annuelle de quatre-vingts " cents " par tête de la population, constatée par le recensement de mil huit cent soixante et un, et,—en ce qui concerne la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick—par chaque recensement décennal subséquent, jusqu'à ce que la population de ces deux provinces s'élève à quatre cent mille âmes, chiffre auquel la subvention demeurera alors absolument fixe. Ces subventions libéreront à toujours le Canada de toutes autres réclamations, et elles seront payées semi-annuellement et d'avance à chaque province; mais le gouvernement du Canada déduira de ces subventions, à l'égard de chaque province, toutes sommes exigibles comme intérêt sur la dette publique de cette province si elle excède les divers montants stipulés dans le présent acte.

Voici les conditions que nous proposons, en suivant d'aussi près que possible les termes de l'acte de l'Amérique britannique du Nord. Je cite le texte même du bill :

Seront allouées, à titre de subside annuel, à la province d'Alberta, et seront fournies à la dite province par le gouvernement du Canada, en versements semi-annuels, par avance, les sommes suivantes, savoir:

Pour le maintien du Gouvernement et de la Législature, $50,000.

C'est là ce que recevait le Nouveau-Brunswick quand cette province avait à peu près la même population que celle d'Alberta.

Sur le chiffre d'une population évaluée à 250,000 âmes, à 80 cents par tête, $200,000, cette somme étant sujette à augmenter, suivant que ci-après établi, savoir: seront faits un recensement de ladite province tous les cinq ans, à partir du recensement général de 1901, et un relevé approximatif de la population à intervalles égaux entre chaque recensement quinquennal et décennal et chaque fois que d'après l'un de ces recensements ou relevés approximatifs, la population excède 250,000 âmes, chiffre minimum sur lequel ladite allocation sera basée, le montant de ladite allocation sera augmenté proportionnellement et il en sera de même par la suite jusqu'à ce que la population ait atteint le chiffre de 800,000 âmes.

Sir WILFRID LAURIER.

La Chambre a dû remarquer que dans l'article 118 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord que je viens de lire, la capitation des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick a été fixée à un maximum de population de 400,000 âmes. Cette règle a aussi été appliquée au Manitoba et à la Colombie-Anglaise. La raison pour laquelle on a établi ce maximum de 400,000 âmes n'est pas très apparente, mais on a dû supposer alors que le chiffre de la population ne s'élèverait jamais à beaucoup plus. Et ces calculs se sont trouvés exacts. Il a fallu plusieurs années à la Nouvelle-Ecosse pour arriver à ce maximum, et le Nouveau-Brunswick, le Manitoba et la Colombie-Anglaise ne l'ont pas encore atteint. Toutefois, il ne serait pas juste d'imposer ces limites à ces nouvelles provinces, car la population y est déjà d'environ 250,000 âmes. Par conséquent, au lieu d'un maximum de 400,000 âmes, nous disons 800,000 âmes.

Une rémunération encore plus importante est celle qui a trait à la dette publique. Et voici ce que nous proposons :

Attendu que ladite province n'a pas de dette, elle aura droit à ce que le Gouvernement du Canada lui fournisse, et de recevoir de ce Gouvernement, par versements semi-annuels faits d'avance, un intérêt de 5 pour 100 par année sur la somme de $8,107,500.

La Chambre se rend parfaitement compte des raisons qui s'imposaient par rapport à l'allocation de cette indemnité, mais il est peut-être préférable que je passe de nouveau toutes ces raisons en revue. Quand la Confédération a été établie, en 1867, le Gouvernement fédéral prit à sa charge les dettes des provinces confédérées, c'est-à-dire Ontario, Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick. La dette de l'ancien Canada, c'est-à-dire des deux provinces d'Ontario et de Québec, s'élevait alors à $67,000,000. La dette du Nouveau-Brunswick était d'environ $7,000,000, et celle de la Nouvelle-Ecosse d'environ $8,000,000, ces deux dettes représentant une moyenne d'environ $25 par tête de population. La dette de l'ancien Canada donnait une capitation un peu plus élevée. Par conséquent, lorsque les allocations des diverses provinces furent établies, on se basa, pour Ontario et Québec, sur une dette de $62,000,000 au lieu de $67,000,000. C'est-à-dire que ces deux provinces furent allégées chacune d'environ $31,000,000, la Nouvoelle-Ecosse de $8,000,000, et le Nouveau-Brunswick de $7,000,000. Les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick entrèrent dans la Confédération libérées de toutes dettes, alors qu'Ontario et Québec avaient à se partager une dette d'environ $5,000,000. Dans la suite, de nouveaux arrangements furent conclus, de nouvelles obligations furent émises par le Dominion, et les provinces

furent libérées d'autres responsabilités, et c'est ainsi que la capitation fut élevée de $25 à $32.43. C'est là la dernière base qui a été établie, et qui, si je me rappelle bien, a été fixée par statut en 1884 ou 1885. Par conséquent, nous décrétons qu'une allocation de $32.43 par tête sera faite à ces nouvelles provinces. La population de ces deux provinces étant, pour chacune, de 250,000 âmes, cela représente un total de $8,107,500.

M. FOSTER : Sur la base de $32.43?

Sir WILFRID LAURIER : Oui, sur la base de $32.43. Là-dessus, nous avons alloué l'intérêt très élevé accordé à toutes les provinces, c'est-à-dire 5 pour 100. Voyons maintenant quelle est la compensation relative aux terres publiques.

M. R. L. BORDEN : Je prends la liberté d'interrompre ici mon très honorable ami. Il a dit que la population des Territoires s'élève actuellement à environ 500,000 âmes et que l'allocation, tant pour la dette que pour les subsides, est basée sur ce chiffre. Voudrait-il nous communiquer tous les renseignements qu'il possède là-dessus ?

Sir WILFRID LAURIER : Comme je l'ai dit il y a un instant, le dernier recensement porte à 165,555 âmes la population des territoires du Nord-Ouest. Depuis lors, cette population a beaucoup augmenté, et les derniers relevés que l'on m'a fournis donnent un total de 417,956 âmes. Le développement de ces nouvelles régions est très rapide.

M. FOSTER : Sur quoi a-t-on basé ces relevés ?

Sir WILFRID LAURIER : En grande partie sur les rapports de l'immigration. Mais pour plus d'exactitude je vais citer les propres renseignements que me transmet le département de l'Intérieur : Population totale, d'après le recensement de 1901, 165,555 âmes ; augmentation du nombre des détenteurs de homesteads, depuis le recensement de 1901, 221,251 âmes.

M. FOSTER : Sont-ce là de véritables colons?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais préciser davantage. Ce que je sais, c'est que le chiffre de la population est estimé d'après les inscriptions pour homesteads. Je vais citer ces chiffres-là :

Population actuelle des Territoires du Nord-Ouest (état approximatif).. ..	417,956
Population totale, d'après le recensement de 1901..	165,555
Augmentation du nombre des détenteurs de homesteads, depuis le recensement de 1901..	221,251
Augmentation de la population (d'après Waghorn), outre le nombre des détenteurs de homesteads, depuis le recensement de 1901..	16,000
Augmentation naturelle de la population, de 1901 à ce jour..	9,900
Augmentation naturelle de la population, de 1902 à ce jour..	1,935
Augmentation naturelle de la population, de 1903 à ce jour..	2,370
Augmentation naturelle de la population, de 1904 à ce jour..	945
	417,956

Cette loi n'entrera en vigueur que le 1er juillet prochain, et il devra y avoir alors une population de 500,000 âmes. C'est là-dessus que nous avons établi nos calculs. J'ai dit il y a un instant—et la Chambre a paru partager mon avis—qu'il est naturel que nous nous montrions généreux envers ces nouvelles provinces, pour les dédommager de ce que nous prenons possession de leurs terres. Le Manitoba, qui a une superficie de 73,000 milles carrés, a reçu en compensation pour ses terres, il y a quinze ou vingt ans, un octroi annuel de $100,000. En outre, le Manitoba a gardé la possession de ses terres de marais, qui ont pris depuis une énorme valeur. Il faut sans doute y exécuter des travaux préliminaires de drainage, mais une fois ces travaux faits, ces terres peuvent soutenir la comparaison avec les meilleures terres de prairie. Or, ces terres marécageuses sont, pour le Manitoba, d'un prix inestimable, si même elles n'en constituent pas la richesse la plus précieuse. Les Territoires ne sont pas aussi bien partagés, car il n'y a là que des terres sèches, et par conséquent nous n'avons pu faire pour eux ce qui a déjà été fait pour la province du Manitoba. Nous avons donc conclu l'arrangement suivant que nous recommandons à la bienveillante considération de toute la Chambre :

Attendu que les terres publiques, dans ladite province, continuent d'être la propriété du Canada, il sera payé annuellement à la dite province, à titre de compensation pour ces terres, une somme basée sur la valeur estimée desdites terres, savoir : $37,500,000, lesdites terres étant censées représenter une superficie de 25,000,000 d'acres et valoir $1.50 l'acre, ainsi que sur la population de ladite province telle qu'établie par chaque recensement quinquennal, ladite somme se déterminant ainsi :

La population de ladite province étant supposée être actuellement de 250,000 âmes, la somme à verser jusqu'à ce que cette population ait atteint le chiffre de 400,000 âmes sera 1 pour 100 de cette valeur estimée, soit $375,000;

Dans la suite, et jusqu'à ce que cette population ait atteint le chiffre de 800,000 âmes, la somme à verser sera 1½ pour 100 de ladite valeur estimée, soit $562,000;

Dans la suite, et jusqu'à ce que cette population ait atteint le chiffre de 1,200,000 âmes, la somme à verser sera 2 pour 100 de ladite valeur estimée, soit $750,000.

Et dès lors, la somme à verser sera 3 pour 100 de ladite valeur estimée, soit $1,125,000.

A titre de compensation additionnelle pour lesdites terres, et afin de pourvoir à la construction des édifices publics nécessaires le Gouvernement du Canada versera chaque année à ladite province, pendant cinq ans, à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, un quart de 1 pour 100 de ladite valeur estimée, soit $94,500.

Je vais maintenant faire la récapitulation de ce que chaque province devra recevoir. chaque province recexvra, cette année, pour son gouvernement civil, $50,000, et pour allocation par tête de population, $200,000, la dite allocation devant augmenter jusqu'à ce que la population ait atteint le chiffre de 800,000 âmes. L'allocation pour dette représentera $405,375, et il y aura cette année une allocation de $375,000 pour les terres publiques. Le total de la dotation de chaque province s'élèvera donc à $1,030,375, et il y aura en outre, durant cinq ans, une allocation annuelle de $62,500, pour les travaux publics de chaque province.

Voilà le minimum qui devra être payé à chaque province. La seule innovation est celle qui concerne les terres. Le maximum à payer, advenant le cas où la population dépasserait 1,200,000 âmes, sera $1,125,000. C'est-à-dire que nous paierions alors $1,125,000 pour les terres que nous gardons en notre possession. Je crois que la Chambre admettra que ces arrangements sont on ne peut plus justes et équitables, et je m'en rapporte ici entièrement à son jugement.

M. R. L. BORDEN : Si j'ai bien compris, le maximum du subside payable à chaque province sera atteint quand il y aura 1,200 000 âmes. Le total de tous les paiements annuels arrive à son maximum quand la population atteint le chiffre de 1,,200,000 âmes, c'est-à-dire en comprenant la capitation et la compensation pour les terres. Le très honorable premier ministre sera-t-il asez bon de nous dire ce que sera le maximum, en comprenant le subside et la compensation pour les terres ?

Sir WILFRID LAURIER : L'allocation, pour capitation, s'élèvera à $640,000.

M. R. L. BORDEN : Mais le total, en tout et partout ? Il est possible, cependant, que mon honorable ami n'ait pas tous ces chiffres par devers lui, et alors je n'insiste pas.

Sir WILFRID LAURIER : Ce total pourrait être d'un peu plus de $2,000,000. Je dois maintenant, Monsieur l'Orateur, attirer votre attention sur une disposition que j'aurais beaucoup préféré, pour ma part, ne jamais introduire dans ce bill et que nous y avons introduite avec beaucoup de circonspection. Cette disposition se lit ainsi :

Le territoire compris dans chaque nouvelle province sera assujetti et continuera d'être assujetti à toutes les dispositions qui auront pu être édictées concernant la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien.

La Chambre doit sans doute se rappeler que le contrat passé avec la Compagnie du Pacifique contenait une disposition des plus extraordinaires formulée dans les termes suivants. Je veux parler du 16e article du contrat passé entre cette compagnie et le Gouvernement :

Le chemin de fer du Pacifique Canadien, et toutes les gares, les emplacements de gares, ateliers, bâtiments, cours et autres propriétés, matériel roulant et accessoires nécessaires, et servant à sa construction et à son exploitation, et le capital-actions de la compagnie seront à toujours exempts de taxes imposées par le Canada, ou par toute province devant être établie ci-après, ou par toute municipalité en faisant partie.

C'est-à-dire qu'en 1881, en constituant la compagnie du chemin de fer du Pacifique Canadien en corporation, le Parlement du Canada a cru devoir l'exempter de toutes taxes fédérales, provinciales ou municipales. Il nous faut accepter ce contrat, si extraordinaire qu'il soit, car tous les précédents suivis en Angleterre en semblables circonstances nous enseignent qu'il faut toujours respecter les engagements contractés, que ces engagements soient bons ou mauvais, avantageux ou désavantageux. En 1884 ou 1885, quand on a reculé vers l'ouest les limites de la province du Manitoba, une disposition du même genre a été introduite dans la loi afin que la compagnie fût exemptée de toute taxe provinciale. Il nous faut faire la même chose aujourd'hui. Cela est assurément fort regrettable, mais, coûte que coûte, il nous faut l'accepter. Sous ce rapport, cependant, les provinces ne sont pas en plus mauvaise posture que le gouvernement fédéral même. Comme on dit communément, nous sommes tous de la même galère. Si, en nous soumettant son budget, le ministre des Finances nous déclarait avoir lieu de croire qu'il serait avantageux pour le Canada de taxer plusieurs corporations très puissantes, comme par exemple la compagnie du Grand Tronc, la banque de Montréal et toutes les autres banques, et plusieurs autres sociétés, nous pourrions parfaitement nous prêter à son désir, mais nous ne pourrions pas prélever un seul sou de taxes sur la compagnie du Pacifique. C'est ainsi qu'en a décidé le Parlement du Canada, il y a de cela une vingtaine d'années. A cette époque, toute l'opposition conduite par M. Blake fit entendre des protestations énergiques, et M. Charlton proposa l'amendement suivant :

Que le contrat concernant le chemin de fer Canadien du Pacifique exempte à perpétuité le chemin de fer, toutes les gares, tous les emplacemeits de gares, ateliers, bâtiments, toutes les cours et autres propriétés, le matériel roulant et les accessoires nécessaires à la construction et à l'exploitation du chemin, ainsi que le capital-actions de la compagnie, de toutes taxes imposables par le gouvernement fédéral, ou par toute province qui pourra être constituée à l'avenir, ou par toute corporation municipale en faisant partie; que ces propriétés seront, en réalité, un don fait à la compagnie aux dépens du public et que l'exemption de ces propriétés de toute imposition est injustifiable, crée indirectement une taxe injuste et donne à la compagnie un avantage immérité sur d'autres compagnies de chemin de fer, de nature à empêcher la construction de lignes rivales et que, pour cette considération, le contrat est inacceptable.

Malheureusement, cet amendement fut rejeté et la disposition dont je viens de parler fut agréée. Il nous faut accepter aujourd'hui les faits accomplis, et, je le répète, les provinces ne sont pas ici plus mal partagées que nous. Tout ce que je puis dire en ce moment, c'est que si tous nos efforts réunis pouvaient valoir quelque chose pour mettre fin à ces empêchements nous serions trop heureux de faire profiter les provinces de ces secours, mais cela est impossible, ou du moins je ne vois pas encore par quel moyen cela pourrait se faire. Nous pourrions avoir recours à une loi, ou encore à un arrangerent à l'amiable, ou même à l'expropriation. Ces moyens sont toujours possibles, mais, je le répète, dans le moment actuel, et si regrettable que soit la situation qui nous est faite, le Gouvernement fédéral et les provinces doivent respecter fidèlement les engagements contractés, jusqu'à ce qu'on puisse aviser à sortir de cette impasse.

J'en arrive maintenant à la question de l'instruction publique, qui est peut-être, dans les circonstances actuelles, la plus importante de toutes celles dont nous avons à nous occuper. Des preuves nous viennent de tous les côtés, attestant que les passions qu'un tel sujet n'a jamais manqué de soulever, ne sont malheureusement pas enterrées ; même avant que la politique du gouvernement fût connue, avant que le sujet fût soumis au peuple, on a prévenu le Gouvernement de ce qu'il avait à faire pour remplir son devoir, et non seulement on l'a prévenu, mais on l'a menacé. Le Gouvernement a été prévenu, menacé, par les deux partis en présence, c'est-à-dire par ceux qui croient aux écoles séparées et par ceux qui y sont opposés. Ces procédés violents ne sont pas une surprise pour moi, et je ne crois pas qu'ils soient une surprise pour personne. Nous avons appris par l'expérience du passé, durant la courte vie de cette confédération, que l'opinion publique est toujours facile à enflammer, en quelque temps et en quelque endroit que s'élèvent des questions qui touchent aux convictions religieuses du peuple. Il nous incombe donc en ce moment solennel d'aborder ce sujet avec soin, avec calme et réflexion, et avec la ferme intention de le traiter non seulement en conformité des principes inhérents de la justice abstraite, mais en conformité de l'esprit—de l'esprit canadien de tolérance et de charité, cet esprit canadien de tolérance et de charité dont la Confédération est l'essence et dont, dans la pratique, elle est l'expression et l'incarnation. Avant d'aller plus loin, avant de franchir le seuil de ce problème, je pose tout de suite cette question à la Chambre : Que sont les écoles séparées ? Quelle est la signification de ce terme ? D'où vient-il ? Quelle en fut l'origine et quel en fut l'objet? Peut-être dira-t-on : "Mais à quoi bon discuter une telle question ? L'expression "écoles séparées" doit être familière à tout le monde ?" Monsieur l'Orateur, si quelqu'un devait faire une telle observation, soulever une telle objection, je lui dirais que jamais objection ne fut moins fondée que celle-là. L'humanité est toujours la même. Il surgit toujours de nouveaux problèmes et de nouvelles complications, mais ces problèmes et ces complications évoluent toujours dans le même sentier battu par les passions des hommes, par leurs préjugés, par leur égoïsme. L'histoire devrait donc être une sauvegarde, et c'est généralement en en appelant à l'histoire du passé que nous découvrons les problèmes dont nos pères eurent à s'occuper et la solution de ceux qui s'imposent à notre attention. Si nous jetons un regard rétrospectif sur l'histoire de notre jeune pays, si nous découvrons l'origine de la question scolaire, l'origine de la question des écoles séparées, peut-être cette histoire sera-t-elle pour nous la colonne de feu qui nous montrera le chemin pendant la nuit et éclairera notre marche.

L'histoire des écoles séparées, Monsieur l'Orateur, remonte aux anciens jours de la législature du Bas-Canada. Dans ce temps-là, le système scolaire, dans ma province, dans ma province natale, était rudimentaire; pour ainsi dire, il n'en existait pas, mais d'année en année des crédits furent votés pour le maintien des écoles. Je n'ai pas besoin de dire que la population, dans les limites de la province du Bas-Canada, était, à cette époque, comme elle est encore aujourd'hui, d'origine et de croyance diverses ; elle se composait principalement de catholiques, et la minorité, très faible, était protestante. Je suis heureux de le proclamer—et peut-être me sera-t-il permis, étant moi-même originaire de la province de Québec, d'éprouver comme une espèce d'orgueil à faire cette déclaration—la minorité protestante n'a jamais eu aucun sujet de se plaindre de la conduite de la majorité à son égard. Un des hommes les plus éminents d'alors, un des plus éminents collègues de sir John A. Macdonald à l'époque où fut fondée la Confédération, sir John Rose, apporta un fort témoignage à la vérité de ce que je viens de dire. Voici comment il s'exprimait au cours des débats sur la Confédération :

> Nous ne pouvons, nous de la minorité anglaise protestante du Bas-Canada, oublier que, quel que soit le droit d'éducation séparée que nous ayons, il nous fut accordé de la manière la plus complète avant l'union des provinces, quand nous étions en minorité et entièrement entre les mains de la population française. Nous ne pouvons oublier qu'en aucune manière on n'essaya de nous empêcher d'élever nos enfants comme nous le croyions convenable et le jugions bon et je m'éloignerais de la vérité et de la justice, si j'oubliais de mentionner que la distribution des fonds d'Etat pour les fins scolaires fut faite de manière à ne causer aucune plainte de la part de la minorité.

Le système, je le répète, était rudimentaire ; il devint plus effectif, plus régulier après l'union des deux provinces, le Bas et le Haut Canada, en 1841.

M. SPROULE : Cela ne serait-il pas plutôt de nature à nous engager à laisser les provinces absolument libres ?

Quelques VOIX : A l'ordre !

Sir WILFRID LAURIER : J'arrive justement à ce point et j'espère pouvoir satisfaire mon honorable ami (M. Sproule) s'il veut bien me prêter son attention. En 1841, le parlement du Canada-Uni adopta une loi pour l'établissement d'écoles dans la province du Canada. L'article 11 de ce statut était ainsi conçu :

Lorsque dans une paroisse ou un township quelconque, les règlements ou arrangements faits par les commissaires des écoles publiques pour la régie d'une école quelconque ne conviendront pas à un certain nombre des habitants professant une croyance religieuse différente de celle de la majorité des habitants de cette paroisse ou de ce township, il sera loisible auxdits habitants dissidents de signifier collectivement leur dissentiment par écrit au greffier du conseil de district.. .. .. .. et il sera loisible à ces habitants dissidents.. .. .. d'établir et maintenir une ou plusieurs écoles publiques en la manière voulue par le présent acte pour les autres écoles publiques.

L'article 12 décrétait ce qui suit :

Aucune école publique n'aura droit à aucune part du fonds commun des écoles, excepté aux termes et conditions qui suivent.....

Et ainsi de suite . On ne faisait aucune exception, qu'elles fussent écoles séparées ou qu'elles fussent écoles communes. Mais dans le Haut-Canada il s'éleva des doutes sur la question de savoir si les écoles séparées avaient droit à l'aide de l'Etat. En 1855 une loi scolaire fut adoptée pour faire disparaître cette incertitude, et l'on y inséra cet article :

Chaque école séparée établie en vertu du présent acte aura droit à une partie des fonds accordés annuellement par la législature de la province pour le soutien des écoles publiques, suivant la moyenne du nombre des élèves qui auront fréquenté ladite école pendant les douze mois précédents ou pendant le nombre de mois qui se seront écoulés depuis l'établissement d'une nouvelle école séparée, telle que comparée à la moyenne générale du nombre des élèves qui fréquenteront les écoles dans chaque cité, ville, village ou township comme susdit.

En 1863 on adopta une loi sur ce même sujet, et c'est la dernière que l'ancienne législature du Canada ait adoptée, non pour émettre un nouveau principe, mais simplement pour confirmer le principe des écoles séparées. Je m'en souviens parfaitement—j'étais alors étudiant en droit à Montréal—ce projet de loi provoqua beaucoup de discussion, mais fut adopté à une majorité écrasante de la députation au parlement canadien.

Ici laissez-moi vous dire un mot des circonstances qui avaient amené la présentation de ce projet de loi et de la fin que l'on se proposait en l'adoptant. On y voit revenir sans cesse les termes de protestant et de catholique. Inutile de faire observer que la religion chrétienne repose non seulement sur un ensemble de préceptes de morale, mais aussi sur un ensemble de dogmes. Dès l'époque la plus reculée, les dogmes ont tenu, dans l'esprit de tous les chrétiens, une place aussi importante que les préceptes mêmes de la morale. La réforme opéra une scission parmi les chrétiens. Les anciens groupes restèrent catholiques-romains ; les novateurs s'appelèrent protestants. Entre catholiques-romains et protestants il existe de profondes divergences en matière de dogmes. D'une confession protestante à une autre, au contraire, la divergence est plutôt affaire de discipline que de dogme. Aussi, l'ancien gouvernement du Canada, mis en présence d'une population catholique et de diverses sectes protestantes plus ou moins similaires, et constatant qu'au point de vue des croyances, il n'y avait lieu, en pratique, de tenir compte que de la scission entre catholiques et protestants, autorisa l'enseignement religieux dans les diverses écoles, de manière à permettre à chaque père de famille de faire inculquer à ses enfants ces articles de foi auxquels il tenait plus qu'à la vie même. C'est là toute la raison d'être des écoles confessionnelles ou séparées. Je viens de dire qu'en 1863 il fut passé une loi à ce sujet. A cette époque il y avait au Canada deux hommes exerçant chacun dans sa sphère, dans son parti, une influence souveraine. L'un était M. Macdonald, connu aujourd'hui dans l'histoire sous le nom de sir John Macdonald, et l'autre était M. George Brown. M. Macdonald était en faveur de l'établissement d'écoles confessionnelles. Il appuya de son vote et de son influence la loi de 1863. M. George Brown, au contraire, était opposé à l'établissement de ces écoles. Il fit une guerre sans répit à ce système, il l'attaqua dans son journal, à la Chambre des Communes et dans les assemblées publiques. Il combattit le système des écoles séparées avec toute la véhémence de sa nature fortement passionnée. Les arguments qu'on formule aujourd'hui à l'encontre de ce régime d'écoles confessionnelles ne sont pas neufs ; ils ont été présentés il y a cinquante ans. Les raisonnements qu'on nous fait aujourd'hui ne sont que l'écho assourdi des vigoureuses dénonciations de M. Brown que nos pères ont entendues il y a deux générations. Mais les opinions de M. Brown n'ont pas prévalu, et en dépit de ses efforts il ne faisait pas partie de la députation lorsque fut adoptée la loi de 1863 confirmant la minorité catholique romaine du Haut-Canada dans la jouissance de ses écoles séparées.

Vu l'agitation faite à cette époque par M. Brown en faveur du principe de la représentation proportionnelle des divers groupes de la population, il n'est peut-être pas inopportun d'analyser ce vote. Le projet de loi de 1863 établissant un système d'écoles confessionnelles fut adopté par un vote de 80 contre 22. De cette minorité de

22 députés, 21 étaient de la province du Haut-Canada ; et de la majorité de 80 députés, 33 venaient de la province du Haut-Canada. De sorte que, même en ne tenant aucun compte de la députation du Bas-Canada, en ne prenant que le vote du Haut-Canada, nous voyons que la loi de 1863 fut adoptée par une majorité des représentants de cette dernière province. Cela est significatif. A cette époque il y avait plusieurs années que M. Brown faisait une forte agitation en faveur de la reconnaissance du principe de la représentation d'après le chiffre de la population, agitation qu'il continua par la suite.

Monsieur l'Orateur, si l'on fait la revue des événements de cette période de notre histoire, on reconnaîtra que la constitution de 1841 qui unit le Haut-Canada au Bas-Canada, était radicalement mauvaise. Elle était conçue de telle sorte qu'elle ne contenta jamais aucune de ces provinces. Le Bas-Canada, dès le début, la considéra comme un moyen d'oppression imaginé dans le dessein de le priver de quelques-unes de ces institutions auxquelles il tenait plus qu'à l'existence même. Et pourtant, c'est cette même province qui, par la suite, s'attacha à cette constitution et refusa de lui en substituer une autre qui lui semblait encore plus dangereuse. Le Haut-Canada accepta cette constitution, non pas avec enthousiasme, mais parce qu'elle le libérait, pour le moment, de sérieux embarras financiers. Mais avant qu'il se fût écoulé bien des années le Haut-Canada commença à regarder la constitution de 1841 comme tyrannique pour lui-même. Il fit de son mieux pour se soustraire à ses prescriptions gênantes et chercha à faire reconnaître ses droits au moyen de l'agitation conduite par M. Brown en faveur de la représentation proportionnelle des divers groupes. Le vice radical de la constitution de 1841 c'est qu'elle n'était ni fédérative, ni législative . Elle unissait nominalement deux provinces, tout en les laissant, de fait, isolées l'une de l'autre, accordait à chacune le même nombre de représentants, fixait une fois pour toutes le nombre des députés et établissait un exécutif unique. L'égalité du nombre des représentants de chacune des provinces, jointe à l'établissement d'un exécutif unique, était un vice que, plus tard, aucun expédient ne put entièrement faire disparaître. Dès que M. Papineau fut revenu d'exil, il s'attaqua à cet article de la constitution et en demanda le rappel. Il fut combattu par M. Lafontaine, non pas au point de vue des principes, mais au point de vue de l'opportunité. M. Lafontaine lui représenta que la population du Haut-Canada augmentait plus rapidement que celle du Bas-Canada, par suite de l'immigration qui se dirigeait vers la première de ces provinces en beaucoup plus grand nombre que vers l'autre. Le Haut-Canada serait bientôt la plus peuplée des deux provinces, et par conséquent tous les arguments présentés par M. Papineau pour obtenir le rappel de cet article de la constitution en faveur du Bas-Canada se retourneraient contre cette dernière province. Les prévisions de M. Lafontaine se réalisèrent bientôt ; le Haut-Canada devint la province la plus populeuse. Alors, M. Brown reprit l'agitation au point où M. Papineau l'avait laissée et la mena pendant des années. Comme chacun le sait, M. Brown souleva l'opinion publique en faveur du régime de la représentation proportionnelle ; le mouvement acquit de l'ampleur d'année en année jusqu'à ce qu'il fût devenu à peu près irrésistible. Des gouvernements de peu de durée se succédaient les une aux autres, et un jour, en 1864, il se trouva, en présence l'une de l'autre, deux majorités : l'une composée de représentants du Bas-Canada, et l'autre de représentants du Haut-Canada. Les deux partis se faisaient mutuellement échec, et il était devenu à peu près impossible d'administrer les affaires publiques dans la province du Canada. Une belle occasion s'offrit à M. Brown, et, il faut le dire, il la saisit prestement et courageusement. Quiconque est appelé à raconter ces événements devra reconnaître que dans cette circonstance M. Brown se signala comme chef politique de la plus grande envergure. Il ne se contenta pas de profiter de l'occasion pour faire admettre le principe qu'il avait à cœur ; mais il en fit la base d'une union de toutes les provinces britanniques du continent d'Amérique. C'est là son plus beau titre de gloire, tout Canadien le reconnaîtra. Mais, Monsieur l'Orateur, les difficultés d'une telle œuvre étaient simplement énormes ; elles étaient plus grandes, à mon avis du moins,que celles qui s'opposaient à l'établissement de la république des Etats-Unis. L'histoire nous dit avec quel entêtement et quelle jalousie les treize colonies, après s'être unies pour conquérir leur indépendance, s'attachèrent à maintenir chacune sa vie propre. L'histoire nous dit avec quelle répugnance chacune de ces treize colonies consentit enfin à se départir de ces pouvoirs qui étaient nécessaires à l'établissement d'un gouvernement central puissant. L'argument qui fut décisif et qui les amena finalement à se concerter, ce fut le souvenir des dangers qu'elles avaient courus ensemble et la nécessité de se protéger contre un retour possible de ces dangers. Or la confédération des provinces canadiennes n'était le résultat d'aucun sentiment de cette nature. Ces provinces étaient isolées les unes des autres,—isolées topographiquement et isolées par la diversité d'origines de leurs habitants. Les deux groupes qui présentaient le plus de points de ressemblance, celui d'Ontario et celui des Provinces maritimes, étaient séparés l'un de l'autre par de fortes distances . Les deux groupes topographiquement voisins, Ontario et Québec, étaient séparés plus profondément l'un de l'autre par la diversité d'origines.

Dans tous ces groupes il se manifestait un esprit très vif de clocher, un attachement profond aux intérêts locaux, et chez tous il existait des institutions particulières dont la stabilité semblait plus ou moins menacée par le nouvel ordre de choses. Dans le Bas-Canada, la minorité protestante avait joui pendant longtemps de ses écoles séparées ; dans le Haut-Canada, la minorité catholique-romaine venait d'obtenir l'établissement d'un système semblable. Les deux minorités craignaient que la nouvelle constitution et la division des pouvoirs qui en résulterait n'exposassent leurs droits, dans chaque cas, aux attaques d'une majorité hostile. La minorité protestante du Bas-Canada n'avait pourtant rien à craindre, car les gens de sa coyance et de sa race étaient en majorité dans le Haut-Canada. La minorité catholique-romaine du Haut-Canada redoutait également le nouveau régime, parce qu'elle se trouverait privée de l'aide puissante des groupes de son origine dans la province sœur . Dans ces circonstances, que faire ? Quel projet de confédération aurait-on pu imaginer qui fût acceptable à tous les groupes et à toutes les parties du Canada ? Inutile de se creuser la tête pour le trouver. Qu'il suffise de savoir qu'on découvrit le moyen d'assurer à la minorité de chaque province le libre exercice de ses droits, et que ce moyen ce fut de prescrire que dans les provinces du Haut-Canada et du Bas-Canada les droits de la minorité, qui devaient être confiés aux législatures respectives de ces provinces, seraient soustraits à l'arbitraire de la majorité. Je me permettrai de rappeler à la Chambre les résolutions qui furent alors adoptées et qui devinrent la charte de notre parlement actuel et la loi organique de la nation canadienne. Voici le texte de l'article 93 de ce document, et je vous prie d'en noter les termes :

Les législatures locales auront le pouvoir de faire des lois sur les sujets suivants :

1. Impôts directs, et dans le Nouveau-Brunswick, imposition de droits sur l'exportation du bois carré, des billots, mâts, espars, madriers et bois scié, et dans la Nouvelle-Ecosse, du charbon et des autres minéraux.

2. Emprunts d'argent sur le crédit de la province.

3. Création et règlementation d'emplois relevant des gouvernements provinciaux; nomination et rémunération des fonctionnaires.

4. Agriculture.

5. Immigration.

6. Instruction publique, sauf les droits et privilèges que les minorités catholiques ou protestantes dans les deux Canadas possèderont par rapport à leurs écoles séparées au moment de l'union.

Encore une fois, veuillez noter les termes dont on s'est servi. Les législatures de la confédération d'alors, qui comprenait la Nouvelle-Ecosse, le Nouveau-Brunswick, Québec et Ontario, ont reçu le pouvoir de légiférer sur les sujets suivants :

Impôts directs;
Emprunts d'argent;

Création et règlementation d'emplois relevant des gouvernements provinciaux;
Agriculture et colonisation.

Sur tous ces sujets leurs pouvoirs sont absolus, et elles peuvent faire ce qu'elles voudront, sans autre entrave que le contrôle de leurs électeurs. Puis, pour ce qui est de l'instruction publique, les législatures de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick peuvent aussi faire à leur guise et n'ont de compte à rendre à personne, si ce n'est au peuple. Mais lorsque nous en venons aux provinces d'Ontario et de Québec, nous constatons que, sous le rapport de l'instruction publique, les pouvoirs de ces deux provinces sont limités. Ni la législature d'Ontario, ni celle de Québec ne peuvent porter atteinte aux droits de la minorité dans l'une ou dans l'autre province . Tant que la constitution actuelle restera ce qu'elle est, les écoles de la minorité dans Québec et dans Ontario devront être maintenues ; mais si remarquable que soit cette disposition en elle-même, elle semble l'être encore plus quand on se rappelle qu'un de ceux qui consentirent à cette restriction de pouvoirs de la province d'Ontario fut M. Brown lui-même,—M. George Brown qui avait déclaré à mainte et mainte reprise qu'il était opposé à l'établissement d'écoles séparées, qui avait fait la guerre pendant nombre d'années au système d'écoles confessionnelles de sa province. Et pourtant, on voit que M. Brown, qui avait été, avec sir John Macdonald, l'initiateur de la conférence de Québec, consentit à ce que les pouvoirs de sa propre législature fussent restreints à cet égard. Nous ne devons pas nous étonner que M. Brown ait été attaqué et critiqué en raison de l'attitude qu'il prit alors, et attaqué par ses propres disciples, qu'il avait formés à combattre les écoles confessionnelles aussi énergiquement qu'il le faisait lui-même. Or M. Brown défendit son attitude au cours du débat sur la confédération, ou plutôt il expliqua ses vues, car il n'y avait pas lieu de défendre son attitude ; et je prie ceux qui pourraient avoir oublié ce qui s'est passé il y a trente-six ans, de noter ses paroles. Voici en quels termes il s'exprima :

La population du Haut-Canada aura sa législature à elle pour l'administration de ses affaires locales, et ne sera plus contrainte de s'adresser à Québec pour se faire autoriser à ouvrir un chemin, à choisir un chef-lieu de comté, ou à nommer un coroner. Mais on me dit que, tout en adoptant ce principe de laisser toutes les questions locales à la gestion des gouvernements locaux, on a fait une exception en ce qui regarde les écoles communes. (Ecoutez, écoutez.) Or l'article dont on se plaint est ainsi conçu :

6. L'instruction publique sera laissée aux gouvernements locaux, sauf les droits et privilèges que les minorités catholiques ou protestantes dans les deux Canadas possèderont, par rapport à leurs écoles séparées, au moment de l'union.

Maintenant, continue M. Brown :

J'ai à peine besoin de faire observer à la Chambre que je me suis toujours opposé et que je continuerai de m'opposer à l'établissement d'un système d'écoles confessionnelles subventionnées par le trésor public. Je n'ai jamais eu d'hésitation à cet égard; je n'ai jamais compris pourquoi tous les habitants de cette province, à quelque religion qu'ils appartiennent, n'envoient pas leurs enfants aux mêmes écoles communes pour y recevoir l'instruction sur les sujets usuels. Pour moi, la famille et le ministre de la religion sont les agents les plus aptes à enseigner la religion et c'est pourquoi je ne conçois pas qu'on puisse avoir la moindre objection sérieuse aux écoles mixtes, du moment que la foi religieuse de l'enfant est respectée et que le clergé a pleine liberté d'enseigner la religion aux enfants de sa propre église. Cependant, quoique dans le cours de cette conférence, et en d'autres circonstances, j'aie toujours exprimé ces opinions et que j'aie invariablement voté contre l'établissement d'écoles publiques confessionnelles, je dois avouer que ces écoles confessionnelles, dans les limites restreintes où elles se sont développées dans le Haut-Canada, et circonscrites principalement dans les villes, n'ont pas donné de mauvais résultats bien sensibles. Ce que l'on a craint surtout, c'est que la reconaissance du principe des écoles confessionnelles ne fût impliquée dans cette mesure, et que, ultérieurement, ce système ne pût être étendu de manière à troubler complètement l'économie de notre système scolaire. Sur 4,000 écoles que l'on compte dans le Haut-Canada, il ne s'en trouve qu'une centaine qui soient séparées, et elles sont toutes catholiques. Du moment que l'on reconnaît aux catholiques le droit d'avoir des écoles séparées et de les multiplier de proche en proche on doit également le concéder aux anglicans, aux presbytériens, aux méthodistes et à toutes les autres sectes. Aucun catholique sincère ne prétendra le contraire. Ainsi, le grand danger que court tout notre système d'instruction publique, c'est d'être submergé par les écoles confessionnelles, qui pourront se répandre de proche en proche jusqu'à ce qu'un beau jour le pays s'en trouve tout couvert ; le danger, c'est de voir les intérêts de la province sacrifiés dans ce but, car un tel système exigeant une légion d'instituteurs ne peut avoir pour effet que de grever le budget d'une charge énorme. Tous les honorables députés savent que l'acte passé par cette Chambre en 1863 fut regardé comme solution définitive de cette controverse religieuse. Je n'étais pas à Québec à cette époque, mais si j'y avais été, j'aurais voté contre ce bill parce qu'il favorisait l'établissement d'écoles séparées. On pouvait, cependant, dire à son appui qu'il avait été accepté par les autorités catholiques-romaines et par le parlement comme règlement définitif de la question dans le Haut-Canada. Aussi, je trouve que lorsqu'on proposa d'introduire dans le projet de confédération une disposition à l'effet de reconnaître ce pacte de 1863 comme règlement définitif, pour que nous n'eussions plus, comme nous y avons été obligés depuis 1849, à rester l'arme au bras dans l'attente de nouvelles attaques contre notre système d'écoles communes, cette proposition était de nature à ne pas être rejetée inconsidérément (Ecoutez, écoutez.) J'admets qu'à mon avis cela fait tache au projet dont la Chambre est saisie; c'est évidemment une des concessions que nous avons dû faire pour assurer l'adoption de cette grande mesure de réforme. Mais, pour ma part, je n'ai pas la moindre hésitation à l'accepter comme condition du projet d'union, qui doit paraître doublement acceptable aux honorables messieurs de l'opposition, auteurs du projet de loi de 1863 (Applaudissements). Mais on me dit que bien que cet arrangement fût peut-être équitable pour le Haut-Canada, il n'en était pas de même quant au Bas-Canada, attendu que la population anglaise nourrissait des griefs depuis longtemps et qu'il aurait été nécessaire de faire quelques amendements à l'acte scolaire actuel pour leur assurer justice égale. Or, lorsque cette question fut soulevée, des gens de tous les partis dans le Bas-Canada se montrèrent prêts à la régler dans un esprit de conciliation en vue d'en faire disparaître toute trace d'injustice et c'est avec cette entente que la disposition concernant l'instruction publique fut adoptée par la conférence.

M. T. C. WALBRIDGE : Vous allez enlever aux législatures locales le droit de légiférer sur ce sujet.

L'honorable M. BROWN : J'aimerais à savoir quel pouvoir l'honorable député a de légiférer sur ce sujet aujourd'hui. Qu'il présente un projet de loi pour annuler le pacte de 1863 et pour révoquer les actes relatifs aux écoles confessionnelles du Haut-Canada et il verra de combien de députés il aura l'appui. Sur les 130 députés qui composent cette assemblée en trouverait-il 20 qui voteraient pour sa mesure ? Si l'honorable député avait lutté comme moi pendant quinze ans pour défendre le système scolaire du Haut-Canada contre les empiètements des écoles confessionnelles il aurait bientôt senti la nécessité d'accepter un compromis aussi modéré. Et que dit l'honorable député de l'idée de laisser la population anglaise du Bas-Canada sous le pouvoir absolu de la législature locale ? Les écoles communes du Bas-Canada ne sont pas comme celles du Haut-Canada, ce sont presque toutes des écoles catholiques-romaines, quoique officielles. L'honorable député voudrait-il que les protestants du Bas-Canada fussent mis dans l'alternative de laisser leurs enfants sans instruction ou de les envoyer aux écoles catholiques?

Arrêtons-nous un instant pour peser ces paroles. M. Brown n'était pas partisan des écoles confessionnelles. Il avait lutté toute sa vie contre l'adoption de ce système. Mais il s'agissait d'atteindre un grand but, de réaliser une noble conception ; et pour y arriver il était nécessaire de réconcilier des opinion adverses, de faire disparaître des craintes et des soupçons, et par-dessus tout, de donner aux droits de la conscience, aux droits sacrés de la conscience, des garanties aussi fortes que celles dont ils joussaient auparavant, afin que personne ne pût trouver à redire et qu'il fût possible à tous, sans distinction d'origine ou de religion, de donner à la nouvelle constitution un appui cordial, enthousiaste.

Monsieur l'Orateur, M. Brown déclara à ses amis qu'il n'était pas partisan des écoles confessionnelles, mais qu'il y avait de ses concitoyens d'Ontario et de Québec qui en étaient partisans et que, afin de se les concilier et de s'assurer leur coopération dans l'entreprise qui était l'œuvre de sa vie, il

avait fait le sacrifice de ses propres convictions pour que le projet fût adopté. Pour atteindre le but auquel il tendait il avait consenti à greffer sur sa propre province un système qu'il ne jugeait pas bon, mais que d'autres approuvaient. Monsieur l'Orateur, voilà plus de vingt ans que Brown est descendu dans la tombe ; mais sa mémoire vit encore. Et certes, sa mémoire ne saurait périr chez cette vigoureuse classe des cultivateurs de l'Ontario qui lui a donné un appui si constant dans le cours de ses luttes politiques. Ils l'ont suivi fidèlement dans sa croisade contre les écoles confessionnelles. Ils l'ont suivi plus docilement encore lorsqu'il les a priés d'accepter les écoles confessionnelles, de sacrifier leur propre opinion avec la sienne sur l'autel de la nouvelle patrie qu'ils avaient à cœur d'établir en ce pays qui couvre plus de la moitié du continent de l'Amérique du Nord. S'il se pouvait que mes faibles accents arrivassent à l'oreille de ces énergiques cultivateurs de l'Ontario, je me permettrais de leur faire observer que la Confédération n'est pas encore achevée ; je leur dirais que nous sommes à la compléter, et je leur demanderais s'il va falloir maintenant revenir sur nos pas ou si nous ne devrions pas plutôt parachever cette œuvre nationale d'après les principes émis par ce grand chef.

Tel était, Monsieur l'Orateur, l'état des choses à l'époque de la Confédération. Mais on me dira peut-être que cette exception ne s'applique qu'à Ontario et Québec, et non pas aux autres provinces. Je le reconnais ; des quatre provinces qui s'unirent alors, ces deux-là étaient seules dotées d'un régime d'écoles confessionnelles. Mais j'ai rappelé à la Chambre, il y a un instant, que ce n'était pas l'intention des pères de la Confédération, que ce n'était pas l'intention de sir John Macdonald ni de M. Brown, de restreindre la Confédération dans les bornes étroites qu'elle avait en 1867. Ils avaient pris des mesures à l'époque de son établissement pour qu'elle couvrît toute la partie nord du continent ; ils avaient pris des mesures pour englober la Colombie-Anglaise, Terre-Neuve et l'île du Prince-Edouard ; ils avaient aussi pris des mesures pour y admettre les Territoires du Nord-Ouest, alors inhabités, mais qui, aujourd'hui, regorgent d'habitants et demandent que nous les mettions au nombre des provinces du Canada. Est-il raisonnable de supposer que tout en sanctionnant par avance l'entrée dans la Confédération, de provinces placées dans les mêmes circonstances qu'Ontario et Québec, la loi organique du Canada ne mette pas les minorités de ces provinces sur le même pied que celles d'Ontario et de Québec ? Quel cas auraient donc pu faire ces provinces de l'invitation qu'elles recevaient d'entrer dans la confédération, si en même temps elles avaient été averties que la garantie accordée à la minorité dans Ontario et dans Québec ne serait pas accordée chez elles ? L'article 43 des résolutions de Québec est devenu l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord et l'application n'en est plus restreinte aux provinces de Québec et d'Ontario. Il est ainsi conçu :

Dans chaque province, la législature pourra exclusivement décréter les lois relatives à l'éducation, sujettes et conformes aux dispositions suivantes :

Rien dans ces lois ne devra préjudicier à aucun droit ou privilège conféré lors de l'union, par la loi, à aucune classe particulière de personnes dans la province, relativement à des écoles séparées.

L'acte de l'Amérique britannique du Nord prescrit donc, Monsieur l'Orateur, que chaque fois qu'une province s'adresse à nous en vue de se faire admettre dans la Confédération, s'il existe alors dans cette province un système d'écoles confessionnelles, la garantie que nous accordons à la minorité dans Québec et dans Ontario sera également accordée à la minorité dans cette province. Peu de temps après l'établissement de la Confédération, c'est-à-dire en 1870, le parlement canadien fut mis à même de faire l'application de la doctrine contenue dans l'acte de l'Amérique britannique du Nord : la province du Manitoba fut constituée. Avant de faire partie du Dominion le Manitoba n'avait pas de gouvernement régulier. Il avait été administré à la grosse par la Compagnie de la Baie-d'Hudson. Il y avait été établi certaines écoles par les autorités du temps. Les missionnaires catholiques-romains y avaient maintenu des écoles séparées. C'était l'intention du Parlement de donner à la minorité le système qu'elle avait antérieurement à la Confédération ; et cette intention était tellement prononcée, qu'au lieu de se servir des mots de l'article 93 de l'acte de l'Amérique britannique du Nord : " droit ou privilège conféré lors de l'union, par la loi, à aucune classe particulière de personnes dans la province relativement à des écoles séparées ", ils insérèrent ceux-ci : " par la loi ou par l'usage ". Subséquemment, il fut décidé par les tribunaux que la province du Manitoba, au moment de son entrée dans la Confédération, n'avait de système décoles ni de par la loi ni de par l'usage. En conséquence, il fallut admettre que les attributions de la province du Manitoba par rapport à l'instruction publique étaient aussi complètes que celles de la province de la Nouvelle-Ecosse ou de la province du Nouveau-Brunswick. C'est un principe qui ne fut pas compris dans le temps par ces messieurs de la gauche, alors qu'ils étaient au pouvoir. Tel était le fait : les pouvoirs de la province du Manitoba relativement à l'instruction publique étaient aussi absolus que ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. Mais en 1875, comme je le disais il y a un instant, M. Mackenzie présenta une mesure pour le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, et par cette mesure, le Parlement

canadien,—où siégeaient à cette époque quelques-uns des hommes politiques les plus habiles que le Canada ait eus,—sir John Macdonald, M. Mackenzie, M. Blake, sir Charles Tupper et nombre d'autres,—unanimement, après mûre réflexion, en connaissance de cause, établit dans les territoires du Nord-Ouest un système d'écoles confessionnelles. Ce n'est pas tout ; quatre fois depuis ce temps-là : en 1880, 1885, 1886 et 1898, le Parlement canadien confirma de son propre mouvement le système d'écoles séparées qu'il avait établi.

M. SPROULE : Je poserai ici une question au très honorable premier ministre, s'il veut me le permettre.

Sir WILFRID LAURIER : Faites-le.

M. SPROULE : Le très honorable premier ministre a donné à entendre à la Chambre que l'honorable M. George Brown s'était déclaré favorable au principe des écoles confessionnelles. N'est-il pas vrai qu'en 1875 M. Brown combattit le principe de l'établissement d'écoles confessionnelles dans les Territoires, vota contre son adoption et expliqua pourquoi ?

Sir WILFRID LAURIER : Je suis ravi que mon honorable ami (M. Sproule) m'ait posé cette question. En 1875, lorsque le bill dont j'ai parlé fut adopté par le parlement, M. Brown, qui faisait partie d'une des Chambres, s'opposa à l'adoption du nouvel article de ce bill établissant des écoles séparées. Il s'y opposa de toutes ses forces. Il déclara à la Chambre qu'il n'avait pas changé d'opinion à ce sujet ; mais il ajouta que si le principe des écoles confessionnelles était accepté alors, aux termes de la constitution, il se trouverait implanté à tout jamais. Oui, je suis ravi que mon honorable ami ait attiré mon attention sur ce point, car réellement toute la question se trouve renfermée dans son interpellation. Nous avons à résoudre ce problème d'après les termes mêmes de la loi adoptée en 1875. Qu'on me permette de donner à mon honorable ami tous les renseignements auxquels il a droit, et qui, je l'espère, trouveront là un terrain favorable. Je lui donnerai toute l'histoire de cette question. M. Mackenzie présenta lui-même le bill en 1875. Le bill, sous sa forme première, ne mentionnait aucunement les écoles séparées ; mais après que sir John Macdonald eut fini de parler, M. Blake souleva cette question même des écoles confessionnelles, et il le fit avec cette science et cette largeur de vues que mon honorable ami ne saurait qu'admirer. Voici en quels termes s'exprima M. Blake :

La tâche que le Gouvernement s'est imposée est la plus importante qu'il soit possible de concevoir. Créer les institutions fondamentales sous l'empire desquelles nous espérons voir des centaines de mille,—et les plus confiants d'entre nous,—des millions d'hommes s'établir et prospérer, est une des plus nobles œuvres qui puissent être entreprises par aucun corps législatif, et ce n'est pas un indice négligeable de la puissance et de la véritable position du Canada que de voir son Parlement occupé aujourd'hui à cette œuvre importante. Il reconnaît avec l'honorable député de Kingston que c'est une tâche qui requiert du temps, de la considération, de la réflexion, et il importe d'éviter tout faux pas dans ces circonstances. Il n'est pas de l'avis du très honorable ministre quand il engage le Gouvernement actuel à corriger les erreurs du Gouvernement précédent. Le très honorable député a prétendu qu'il avait mis à l'œuvre les institutions dont il demande actuellement à la Chambre de doter les territoires du Nord-Ouest et pour la même raison qu'il a donnée aujourd'hui, que le gouvernement canadien ferait mieux de se réserver la direction de tout et de décider ce qu'il serait préférable de faire à l'avenir. Il (M. Blake) croit qu'il est essentiel, si nous voulons qu'il se porte une forte immigration vers le Nord-Ouest, que nous disions d'avance aux colons quels seront leurs droits dans le pays que nous les invitons à peupler. Il est intéressant pour le peuple de savoir que dès que la population sera devenue suffisamment nombreuse dans un certain rayon, elle aura part au gouvernement des Territoires; et il croit que le ministère fait preuve de sagesse,—bien que la mesure puisse être annoncée très tard cette session et qu'il soit impossible de lui donner toute la considération voulue,—en déterminant d'avance quelle sera la nature des institutions du pays dans lequel nous invitons les colons à s'établir.

Il regarde comme essentiel, dans les circonstances où se trouve ce pays et considérant les débats qui ont eu lieu ces jours derniers, qu'il soit inséré dans le bill un principe général en ce qui regarde l'instruction publique. Il est d'avis que nous devrions nous efforcer de soustraire la population de ces territoires aux discordes et aux querelles intestines qui ont affligé certaines autres parties du Dominion ainsi que d'autres pays. Considérant que cette population, d'une manière générale, se rapproche beaucoup de celle de la province d'Ontario, il lui semble qu'il serait expédient d'insérer dans la constitution une disposition lui conférant, relativement à l'instruction religieuse, les mêmes droits et privilèges que ceux dont jouit la population d'Ontario. Les principes du gouvernement responsable local et le règlement de la question de l'instruction publique lui semblent être les points importants d'une pareille mesure.

Qu'on me permette de signaler de nouveau à l'attention ces paroles de M. Blake: "Je regarde comme essentiel, dans les circonstances où se trouve ce pays, et considérant les débats qui ont eu lieu ces jours derniers, etc." Quels étaient ces débats des jours précédents auxquels M. Blake faisait allusion ? Il s'agissait d'une proposition relative à ce sujet même des écoles confessionnelles, relative à l'établissement d'écoles catholiques séparées au Nouveau-Brunswick, où, à cette époque, et de par la constitution, le principe du régime confessionnel n'était pas adopté. La minorité réclamait des écoles séparées et s'adressa à la Chambre pour qu'elle fît droit à sa demande ; mais la Chambre s'y refusa, ne voulant pas enfreindre la constitution. M. Blake déclara que plutôt que de voir se répéter un tel état de

choses dans les territoires du Nord-Ouest, il était préférable de laisser la minorité donner à ses enfants l'instruction religieuse qu'elle désirait. Or, quelle fut la réponse de M. Mackenzie ?

Quant au sujet de l'instruction publique, il n'a pas attiré mon attention tout d'abord ; mais lorsque j'en suis venu à étudier la question de l'impôt pour fins locales, je m'en suis souvenu. Je propose d'insérer, maintenant que le bill est devant le comité, cette disposition qui aurait dû y être insérée plus tôt. L'article autorise le lieutenant-gouverneur, du consentement de son conseil ou de l'assemblée, suivant le cas, à dicter toutes les ordonnances relatives à l'instruction publique ; mais il est spécialement prescrit que la majorité des francs tenanciers pourra établir telles écoles et imposer telles cotisations qu'elle jugera nécessaires à cette fin ; et que la minorité des francs tenanciers, soit protestante, soit catholique-romaine, pourra établir des écoles séparées ; et tels francs tenanciers ne seront tenus de payer que les cotisations relatives aux écoles qu'ils se seront eux-mêmes imposées. J'espère que cette explication satisfera l'honorable député de Bruce-sud. Il se peut que le bill doive être amendé, mais, à mon avis, il doit répondre d'une manière générale aux besoins du pays. Le Gouvernement n'en sera pas moins disposé à mettre à profit toutes les propositions qu'on voudra bien lui soumettre.

Lorsqu'on passa à l'examen du bill en comité, M. Mackenzie proposa l'article suivant, qui fut ajouté au bill . Aucun député ne s'opposa à son adoption, ni sir John A. Macdonald, ni sir Charles Tupper, ni aucun partisan du ministère :

Dès qu'un système d'impôts aura été établi dans une circonscription ou dans une partie des territoires du Nord-Ouest, le lieutenant-gouverneur, de l'avis du conseil ou de l'assemblée, suivant le cas, édictera toutes les ordonnances nécessaires au sujet de l'instruction publique ; mais il y sera toujours prévu qu'une majorité des contribables d'une circonscription pourra y établir telles écoles qu'elle jugera à propos, et imposer et prélever les cotisations ou taxes nécessaires à cet effet ; et de plus, que la minorité des contribuables de telle circonscription, ou partie de circonscription, qu'elle soit protestante ou catholique-romaine, pourra y établir des écoles séparées, et dans ce cas, les contribuables établissant ces écoles séparées soit protestantes soit catholiques-romaines, ne pourront être appelés à payer que les cotisations qu'ils se seront imposées à eux-mêmes pour cette fin.

Puis, le projet de loi fut envoyé au Sénat. Pour le bénéfice de l'honorable député qui m'a interrompu il y a un instant, je m'en vais faire l'historique de ce qui s'est passé à la Chambre haute. M. Aikens, membre éminent de cette assemblée, proposa de biffer simplement l'article relatif à l'instruction publique. Ce fut mon honorable ami et collègue, le secrétaire d'Etat, leader du Sénat dans ce temps-là comme aujourd'hui, qui lui répondit :

Il n'est aucun de mes collègues qui ne soit forcé d'admettre que la population de l'Ontario verrait avec la plus vive satisfaction la

question réglée pour elle, au lieu d'être un sujet de discorde, comme dans quelques autres provinces. Je suis un de ceux qui ont soutenu que les parents avaient le droit de donner à leurs enfants le genre d'instruction qui leur semble le meilleur, et qu'il est injuste de les taxer pour le maintien d'écoles auxquelles ils ne sauraient consciencieusement envoyer ces enfants. Tout notre système de gouvernement est fondé sur ce principe salutaire.

Voici l'opinion qu'exprima alors un autre chef éminent du parti conservateur, sir Alex. Campbell, alors leader de son parti au Sénat :

Il serait très regrettable que l'amendement fût adopté. Le bill a pour but d'établir et de perpétuer dans les territoires du Nord-Ouest le système qui avait été en vigueur dans Ontario et Québec et qui a donné de si bons résultats en maintenant la concorde au sein des divers éléments composant la population de ces provinces. A mon avis, la ligne de conduite la plus équitable et la plus satisfaisante pour les sujets de toutes races et de toutes croyances, serait d'accepter la proposition du Gouvernement et d'autoriser les contribiables à établir des écoles séparées dans ces territoires, ce qui permettrait d'éviter les maux dont Ontario et Québec ont souffert, mais dont ils se sont judicieusement libérés.

Voici, enfin, l'opinion qu'exprima M. Brown :

La politique la plus sage pour nous c'était de laisser chaque province faire comme elle l'entendait à cet égard. Le pays est rempli de gens appartenant aux races et aux religions les plus diverses, et la confusion serait générale si chaque groupe avait son système d'écoles à lui. On a affirmé que cette disposition avait été insérée pour la protection des protestants à l'encontre des catholiques, ces derniers étant les plus nombreux. Mais, je me fais l'interprète des protestants en disant que nous ne voulons pas être protégés de cette manière.

Subséquemment, M. Brown parla en ces termes :

L'honorable M. Brown déclare se ranger à l'avis de ses honorables amis siégeant sur les banquettes ministérielles et des honorables députés qui ont porté la parole sur l'amendement, en ce qui concerne l'utilité d'autoriser l'établissement des écoles séparées. Mais il ne s'agit pas de savoir si ces écoles sont bonnes ou mauvaises, légitimes ou non, mais s'il est de l'intérêt du pays de légiférer sur cette question. Il convient de l'importance du problème qui a été soulevé, savoir : si le règlement de cette question doit être laissé à l'initiative de la province intéressée, ou bien s'il faut l'attribuer au fédéral.

Du moment——

Ajoute M. Brown——

—que la loi en question a été adoptée et que le Nord-Ouest est devenu partie intégrante de l'union, il a passé sous le régime de la loi d'Union et des dispositions concernant les écoles séparées.

Monsieur l'Orateur, je signale ces paroles à l'attention de l'honorable député. Je prie toute la députation de les bien méditer.

Il se rencontre aujourd'hui au sein de cette Chambre et au dehors, comme il s'en trouvait à l'époque en question, des hommes qui ne sont pas partisans des écoles séparées ; mais, comme le déclare M. Brown, il ne s'agit pas de savoir si ce système est bon ou mauvais, digne d'approbation ou de censure ; non, ce n'est là ni le problème qui s'impose à nos délibérations aujourd'hui, ni celui qui se dressait autrefois devant le sénateur Brown. Nous avons un autre devoir à remplir. Sur le parquet de l'autre Chambre du Parlement, M. Brown déclarait n'avoir en rien modifié son avis au sujet des écoles séparées. Virtuellement, il disait au Parlement du Canada : " Voici un nouveau territoire, voici un sol vierge, non encore colonisé. N'y implantez pas le régime des écoles séparées ; gardez-vous d'y transporter cette brûlante question ; mais du moment que vous avez implanté ce régime des écoles séparées, vous avez résolu le problème pour toujours ; ce régime fait partie de l'union, et la minorité aura droit à ces écoles.

M. SPROULE : Le premier ministre——

Sir WILFRID LAURIER : Nous avons donc inséré dans cette proposition de loi à l'étude—mais, je demande pardon à l'honorable député.

M. SPROULE : Je tiens à présenter une courte observation au sujet d'une partie du discours de M. Brown qui se rattache plus directement à la question et que le premier ministre n'a pas citée.

Sir WILFRID LAURIER: Si c'est là le but de l'interruption que l'honorable député s'est permise, il aurait pu s'en dispenser. Je ne songe nullement à induire la Chambre en erreur. M. Brown déclare qu'à son avis, du moment qu'on consacre l'établissement des écoles séparées, elles rentrent dans le régime établi sous l'empire de la loi d'Union, article 93, et elles doivent être maintenues, à l'encontre du pouvoir de la législature. L'honorable député est-il en mesure de trouver autre chose dans ce discours ? Qu'il cite un seul mot dans le sens opposé, s'il le peut.

M. SPROULE : M. Brown, au cours de son argumentation contre l'établissement des écoles séparées, allègue les raisons que voici :

Dans ses observations, il ne consulte que l'intérêt de la bonne intelligence et de l'harmonie dans les conseils de la nation. Les auteurs de la constitution, en y insérant l'article attribuant aux provinces le pouvoir de légiférer elles-mêmes sur les questions scolaires, n'entendaient-ils pas mettre fin à des controverses et à des agitations comme celle qui existe aujourd'hui au Canada, et abandonner à chaque localité le soin de gérer ses écoles, suivant ses vues propres ? De la proposition de loi à l'étude il pourrait naître au Nord-Ouest d'aussi graves dissensions que celles qui ont suscité tant d'embarras aux provinces de Québec et d'Ontario. Ce serait là, à son avis, une chose infiniment déplorable et c'est ce qui motive l'appui qu'il accorde à la motion de l'honorable député de Peel.

Or, cette motion tendait au rejet de l'article en question, attribuant ainsi aux provinces le pouvoir de légiférer sur ce sujet.

Sir WILFRID LAURIER : On aura donc toujours raison de dire qu'il n'est point de pire aveugle que celui qui ne veut pas voir, ni de pire sourd que celui qui ne veut pas entendre ! Je le répète, M. Brown, au sein du Sénat, s'opposait à ce que l'on insérât dans la loi en question l'article consacrant l'établissement des écoles séparées. Il déclare que ce serait une erreur de consacrer législativement l'établissement des écoles séparées ; il affirme son hostilité au régime des écoles séparées ; mais il ajoute que si, à cette époque, on consacre le régime des écoles séparées, ce régime sera irrévocable.

Je ne voudrais nullement blesser les justes susceptibilités de l'honorable député ; mais qu'il me permette de le lui dire, il faudrait être frappé de cécité pour ne pas comprendre le raisonnement de M. Brown. Voilà donc la situation qui se dresse devant nous aujourd'hui. Je ne viens pas ici, en ce moment, préconiser l'établissement des écoles confessionnelles, à titre de proposition abstraite ; non, mais nous avons incorporé dans la mesure législative à l'étude, deux propositions: l'une portant que la minorité a le pouvoir d'établir ses propres écoles, et l'autre, qu'elle a droit à une part des deniers publics. Voilà la loi en vigueur aujourd'hui, loi d'accord avec la constitution qui nous régit, la loi de l'Amérique britannique du Nord, et si prévenu qu'il soit, l'honorable député ferait bien de la méditer. Cependant, je veux lui poser une question. Supposons qu'au lieu d'être en 1905, nous vivions en l'an de grâce 1867 et qu'il s'agisse d'admettre au sein de la confédération canadienne les provinces d'Alberta et de Saskatchewan : l'honorable député prétend-il qu'en ce qui concerne les écoles confessionnelles ou séparées, ces provinces ne jouiraient pas de droits et de privilèges similaires à ceux accordés aux provinces d'Ontario et de Québec ? Nous dirions à Ontario et à Québec : Vous aurez droit à vos écoles séparées ; et nous refuserions ce privilège aux provinces d'Alberta et de Saskatchewan ! Est-ce là ce que prétend l'honorable député ? Non, pareille prétention serait de la dernière absurdité. Sachons donc planer au-dessus de pareilles considérations. Au cours de mes observations, je me suis gardé de dire un seul mot du principe des écoles confessionnelles dans le sens abstrait. Je vais traiter la question à un autre point de vue que celui des écoles séparées, c'est-à-dire au point de vue plus large du devoir envers le pays, de l'amour de la patrie canadienne.

Après avoir obtenu l'adhésion de la minorité à cette forme de gouvernement ; une fois qu'elle a consenti à se dessaisir

de ses privilèges, à abandonner une position pleine de force, allons-nous donc lui donner à entendre, aujourd'hui que la confédération est établie, que le principe même sur lequel cette minorité s'est basée pour donner son acquiescement à cette convention doit être mis au rancart, et que ses droits et privilèges seront foulés aux pieds ? Non, pareille proposition, à mon avis, ne saurait être soutenue ici, et j'en suis convaincu, la Chambre la repousserait. Pour le moment je ne veux nullement me prononcer sur le principe des écoles séparées dans le sens abstrait ; mais je le déclare sans hésitation, s'il fallait manifester tout haut ma pensée au sujet de ces écoles, je dirais que jamais je n'ai réussi à m'expliquer qu'on puisse juger répréhensible un régime scolaire qui, après avoir assuré à l'enseignement des matières profanes sa juste part, permet d'inculquer à la jeunesse les doctrines de la religion fondée par le Christ, et cela, indépendamment des divisions régnant parmi les adhérents de son culte. Au sein de la confédération des sept provinces sœurs qui constituent aujourd'hui la nation canadienne, dans toutes nos écoles, grâce au bon vouloir et à l'esprit de tolérance de notre peuple, on enseigne à la jeunesse la morale et les dogmes du christianisme, tandis que de l'autre côté de la frontière, aux Etats Unis, chez cette puissante nation à l'endroit de laquelle je professe la plus vive admiration, bien que son exemple ne me paraisse pas toujours digne d'approbation et d'imitation, l'enseignement de cette morale et de ces dogmes est banni des écoles, de peur qu'il n'y soit inculqué des doctrines qui ne rallieraient point l'assentiment de tous.

Lorsque je compare ces deux pays, le Canada et les Etats-Unis, que je constate la situation respective des deux peuples, que je songe à leur avenir et que, réfléchissant sur l'état social de chacun d'eux, j'observe chez le nôtre l'absence absolue de lynchages, de divorces et de meurtres, alors, je l'avoue, je rends grâce au ciel de ce que nous vivons dans un pays où l'on enseigne à la jeunesse la morale et les dogmes du christianisme. Des deux régimes scolaires dont l'un est établi aux Etats-Unis et l'autre au Canada, lequel est le bon ? Ils ne sauraient être bons tous les deux. Pour moi, je ne crains pas de dire que le temps nous donnera raison, et sur ce point, comme sur beaucoup d'autres, j'ai une foi inébranlable dans les institutions de mon pays.

M. R. L. BORDEN (Carleton, Ont.) : Monsieur l'Orateur, il est de toute évidence que, pour le moment, la Chambre se trouve dans l'impuissance de discuter à fond et en connaissance de cause la proposition de loi qui vient de nous être soumise. J'avais espéré qu'on me communiquerait le texte de ce projet assez tôt pour m'autoriser à formuler quelques observations cet après-midi, et un des collègues du premier ministre (sir Wilfrid Laurier) avait, paraît-il, l'intention de me transmettre, hier soir, un exemplaire de la mesure. En raison de circonstances incontrôlables, sans doute, je n'ai reçu cet exemplaire que quelques instants à peine avant l'ouverture de la Chambre, cet après-midi, et par conséquent, je n'essaierai pas d'entamer la discussion aujourd'hui. Je vais tout simplement me borner à offrir quelques courtes observations. Tout d'abord, je dois féliciter le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) de la conversion qui s'est opérée chez lui, au cours de l'année écoulée. Le chef du cabinet prétend-il nier qu'une évolution se soit accompli chez lui ? Eh bien ! voici un témoin irrécusable, le compte rendu des débats du 29 septembre 1903, qui vient à l'appui de mon assertion; or, il y a un an à peine, le premier ministre, au cours d'un débat qui s'est déroulé ici, alléguait certaines raisons fort probantes, à son avis, qui militaient contre la concession de l'autonomie provinciale aux territoires du Nord-Ouest, avant un délai de plusieurs années ; et force m'est bien de le dire, tous les arguments qu'il a formulés à cette époque, et qui opposaient, à son dire, d'invincibles obstacles à la concession immédiate de cette autonomie, ces arguments, dis-je, subsistent encore dans toute leur force.

L'observation que je présente en ce moment à la Chambre a été formulée ici même par le député de Marquette (M. Roche) dans les termes que voici :

> Le premier ministre a présenté des arguments fort probants, à son point de vue sans doute, qui militent contre la concession de l'autonomie aux territoires du Nord-Ouest, avant qu'il se soit écoulé un délai de plusieurs années.

Quelle réponse le premier ministre a-t-il apportée à cette observation ? A-t-il nié que que ce ne fût là son avis, à cette époque ? Non, pour toute réponse à l'observation du député de Marquette (M. Roche) il s'est contenté de la souligner de cette simple expression : Très bien ! très bien ! Je puis donc, à bon droit, féliciter le chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier) de sa conversion ; car lorsque, le 14 octobre 1903, je saisis moi-même la Chambre d'une résolution déclarant que de l'avis de la Chambre l'heure était venue où le Gouvernement devait se préoccuper sans retard de cette question, ni le premier ministre même, ni un seul membre du cabinet n'a osé desserrer les lèvres pour nous manifester sa pensée sur cet important problème. Ils confèrent à deux ou trois représentants des territoires du Nord-Ouest la tâche d'établir, au moyen d'arguments aussi puissants que possible, qu'il ne fallait pas accorder, dans un prochain avenir, l'autonomie aux territoires du Nord-Ouest. La résolution que je proposai à cette époque, après avoir cité les vœux formulés d'une voix unanime par la législature des territoires du Nord-Ouest, expose :

> Qu'en vertu des dispositions de la loi de l'Amérique Britannique du Nord, les populations

des différentes provinces du Canada jouissent d'amples pouvoirs et d'une large mesure d'autonomie, attribués à l'exécutif et à la législature de chaque province et exercés par eux.

Que l'heure est venue d'accorder des pouvoirs similaires et une pareille mesure d'autonomie aux populations des territoires du Nord-Ouest, et dans ce but il importe de tenir compte des prières et des vœux formulées dans ces humbles adresses et d'y donner suite, à bref délai.

Comment le premier ministre et ses collègues, à cette époque, ont-ils accueilli ces vœux ? Par le silence du mépris et, je le répète, par ce plaidoyer mis dans la bouche de deux ou trois représentants du Nord-Ouest tendant à prouver que l'heure n'était pas encore venue. Sans doute, le chef du cabinet et ses collègues avaient besoin de l'aiguillon, qui se fit sentir en temps utile. Parmi les arguments qu'on fit alors valoir et l'un des plus probants, à mon avis, c'est celui tiré de l'absence du ministre de l'Intérieur. Il serait injuste envers les territoires du Nord-Ouest, disait-on, de présenter et de chercher à faire adopter une mesure de l'importance du bill soumis à la Chambre aujourd'hui même, sans que le cabinet et la Chambre pussent bénéficier des lumières, de l'expérience de leur collègue, le ministre de l'Intérieur, si bien renseigné sur les conditions et la situation des territoires du Nord-Ouest. Tous, nous regrettons qu'une indisposition de l'honorable ministre nous prive aujourd'hui de sa présence ici. Malheureusement, il est souvent arrivé qu'il se soit absenté du Parlement au cours de nos sessions, et toujours nous avons tâché de faciliter, dans la mesure du possible, l'adoption de son budget. Espérons qu'a brève échéance et avant que nos délibérations sur ce bill soient fort avancées, nous pourrons bénéficier ici de la présence du ministre de l'Intérieur ainsi que de ses lumières sur la mesure que vient de nous soumettre le premier ministre.

Comme je le faisais observer, il y a un instant, le premier ministre avait besoin d'un aiguillon, pour lui faire mieux sentir l'importance de cette question. A mainte et mainte reprise, le premier ministre des territoires du Nord-Ouest lui avait adressé des lettres à ce sujet, ainsi qu'à ses collègues. A ces lettres on a quelquefois daigné apporter une réponse, et souvent cette réponse s'est fait attendre plusieurs mois. Aux dates du 19 mai 1904 et du 1er juin 1904, le premier ministre des territoires du Nord-Ouest adressa certaines communications au chef du cabinet (sir Wilfrid Laurier). Cette question qu'on vient de signaler à la Chambre comme une mesure de suprême importance, non seulement pour le Nord-Ouest ou Canada, mais encore pour toutes les populations de ce pays, le premier ministre et ses collègues la tenaient alors pour quantité si négligeable que tout l'été s'écoula sans qu'ils daignassent prendre la peine de répondre au premier ministre des territoires du Nord-Ouest. Ce ne fut qu'au fort de la mêlée électorale que le premier ministre (sir Wilfrid Laurier) se rappella qu'il n'avait pas répondu à ces communications. Les lettres en question portaient les dates du 19 mai et du 1er juin ; et ce ne fut que vers le 30 septembre, après la dissolution de la législature, et en pleine campagne électorale que le chef du cabinet voulut bien se rappeler qu'il n'avait pas donné de réponse au premier ministre des territoires du Nord-Ouest. Alors la question sembla prendre, à ses yeux, une importance qu'il n'avait pas soupçonnée jusque là. Je ne m'attarderai pas, pour le moment, à étudier le texte de cette réponse ; plus tard, nous serons en meilleur lieu de débattre à fond les questions qui s'y rattachent. Citons toutefois, ce passage-ci :

> Relativement à votre lettre du 1er juin, il serait inutile de discuter longuement les propositions qu'elle contient ; et il me suffira de faire observer qu'à mon avis les circonstances ont justifié la sagesse de l'attitude prise par mon Gouvernement en refusant de régler définitivement, il y a deux ans, les nombreuses et importantes questions se rattachant à l'admission des territoires du Nord-Ouest dans la confédération à titre de province ou de provinces.

Le premier ministre, oubliait-il donc, en couchant cette réponse par écrit, que onze mois à peine avant cette date, et non pas deux ans auparavant comme il l'affirme, il avait porté la parole en plein Parleement et émis son avis, contre la simple proposition tendant à faire délibérer ici même la question de l'admission des territoires du Nord-Ouest au sein de la Confédération, sur le pied provincial ? Il ajoute :

> Au cours de l'intervalle qui s'est écoulé depuis cette époque, les territoires du Nord-Ouest ont pris de rapides développements.

Oublie-t-il donc qu'au cours de ce débat, nous avons fait observer non seulement que ces développements étaient en train de s'effectuer, mais que, selon toutes nos prévisions, ce progrès prendrait, dans un avenir rapproché, une allure encore bien plus rapide ? Toutefois, je ne veux pas m'attarder à discuter cet aspect de la question, et qu'il me suffise, pour le moment, de présenter une courte observation ; c'est qu'au regard des faits que j'ai signalés à l'attention du premier ministre et qu'il semble avoir mis en oubli, l'attitude qu'il a prise aujourd'hui, au cours de sa harangue, constitue une nouvelle orientation qui contraste d'une façon frappante avec l'attitude qu'il a prise ici dans la circonstance en question, alors qu'il vota le rejet de la proposition tendant à la prise en considération immédiate des vœux formulés d'une voix unanime par les représentants et le gouvernement des territoires du Nord-Ouest.

Je n'entends pas entrer dans une discussion approfondie du bill à l'étude, aujourd'hui même. Je dois, toutefois, exprimer ici un regret : c'est que le Gouvernement n'ait pas accordé aux nouvelles provinces tail-

lées dans les territoires du Nord-Ouest le pouvoir d'administrer leur propre domaine, au même titre que toutes les autres provinces du Canada. C'est, du reste, une question qui s'imposera plus tard à nos délibérations et voudra être mûrement débattue ; je m'abstiens donc de fatiguer l'attention de la Chambre en m'étendant davantage sur cette thèse aujourd'hui même. Le premier ministre n'a formulé à l'encontre de cette proposition qu'un seul argument qui puisse mériter cette appellation, et le voici : c'est que cela pourrait nuire à l'application du système du Gouvernement relativement à l'immigration ; à cette exception près, la thèse qu'il a développée à cet égard constituerait un excellent plaidoyer en faveur du gouvernement impérial, s'il se fût avisé de réserver jusqu'aujourd'hui la haute main sur tout le domaine public au Canada ; et je l'avoue, dans la bouche du chef du cabinet qui, par le passé au moins, s'est posé en champion du gouvernement responsable, et dans quelques circonstances en défenseur des libertés populaires, ces paroles ont un son étrange et qui a lieu de nous étonner. Oui, Monsieur l'Orateur, j'ai été frappé de stupéfaction en l'entendant énoncer pareille doctrine au sujet des droits des populations du Nord-Ouest à la gestion de ce domaine. L'historique de cette question n'est pas inconnu au premier ministre. On s'en souvient, autrefois certains hommes d'Etat en Grande-Bretagne pensaient que le gouvernement de la mère patrie devait se réserver la haute main sur le domaine public, non seulement au Canada mais encore dans toutes les dépendances de l'empire, et l'administrer, non pas tant au bénéfice de la colonie elle-même qu'au profit de l'empire dans tout son ensemble. Or, on comprit bientôt, quand on s'avisa d'appliquer cette doctrine, qu'elle était absolument impraticable ; que c est aux populations mêmes de ces colonies qu'il faut et qu'on peut confier, en toute sécurité, l'administration absolue du domaine public situé dans les limites de chaque colonie. Le premier ministre nous a parlé d'immigration. Ignore-t-il donc qu'il existe un nouvel Ontario et un nouveau Québec ?

Ne sait-il pas que, suivant toutes les prévisions, la vague blanche d'immigration, qui se déverse déjà dans ces nouvelles contrées du Canada occidental, continuera à s'y porter à l'avenir ? Oserait-il affirmer que les gouvernements chargés de l'administration de ces provinces aient apporté des entraves au système d'immigration appliqué par le Gouvernement fédéral ? Est-ce bien là l'attitude que prend le chef du cabinet ? Parle-t-il de science certaine, d'après les données de l'expérience, ou se livre-t-il à de simples conjectures ? Je n'hésite pas à le dire, il ne s'est appuyé que sur de simples conjectures, et eût-il envisagé la question à la lumière de l'expérience et de la situation actuelle dans les provinces de Québec et d'Ontario, il aurait fort bien pu modifier les dispositions de ce bill, et confier aux populations des territoires du Nord-Ouest le pouvoir d'administrer leur domaine public, à l'instar des autres provinces. J'ajouterai une dernière observation : posant qu'il répugnât au premier ministre d'accorder sa confiance, à cet égard, aux populations de l'Ouest, confiance que je n'hésiterais nullement à leur accorder, pour ma part, et qu'il tint en suspicion leur sagesse et leur prudence, comme l'a donné à entendre, au cours de la dernière ou de l'avant-dernière session, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ; admettant, dis-je, qu'il redoutât les conséquences, au moins aurait-il pu attribuer à ces populations le pouvoir d'administrer ce domaine dans leurs provinces respectives, d'une façon subordonnée à une restriction similaire à celle qu'il nous a proposée au sujet de l'instruction publique. Si ce principe est légitime relativement à l'instruction publique, je ne m'explique pas qu'il ne puisse tout aussi bien s'appliquer au domaine public.

Sous d'autres acpects, cette mesure législative provoquera, sans doute, la discussion. La question que l'honorable premier ministre a développée en dernier lieu avec une si grande éloquence et dans un esprit de tolérance et de conciliation, soulèvera, indubitablement, des débats. Je n'entends nullement aborder l'étude de la question aujourd'hui même. Il est, toutefois, une courte observation que je tiens à présenter ici : c'est que, si je ne me trompe, il n'a pas encore surgi que je sache, de problème scolaire, pour me servir de l'expression usuelles, dans les territoires du Nord-Ouest ; et je nourris le sincère espoir que, ni d'un côté ni de l'autre, dans cette Chambre, on ne cherche pas à en faire une question politique, dans un sens quelconque.

Quelques voix : Très bien !

M. R. L. BORDEN : Mais en même temps, gardons-nous bien de créer et de perpétuer par une initiative quelconque de notre part, au sein des territoires du Nord-Ouest, une agitation qui, heureusement, en a été entièrement absente par le passé. Je m'adresse ici en toute sincérité au premier ministre. Il nous a cité le texte des débats qui se sont déroulés au sein de ce Parlement, sur cette question. Il a surtout appuyé sur l'avis exprimé par M. Brown. Sans revenir sur ses observations, qu'il suffise de dire que M. Brown, en déclarant que cette question était réglée définitivement et d'une façon irrévocable, n'entendait pas parler dans un sens absolument légal. Je ne sache pas, du reste, que le premier ministre ait prétendu que M. Brown ait affirmé la chose. Le premier ministre affirme-t-il qu'au point de vue du droit, pareille proposition soit légitime?

Sir WILFRID LAURIER : Ce que je soutiens, c'est que la constitution nous impose l'obligation impérieuse de respecter les écoles confessionnelles, partout où elles existent.

M. R. L. BORDEN : Je ne saisis peut-être pas encore parfaitement la pensée du chef du cabinet : du reste, nous serons en lieu, plus tard, de nous renseigner plus exactement qu'en ce moment, sur ses vues à cet égard. Sans doute, au point de vue du droit constitutionnel, sans me prononcer, pour le moment, sur la sagesse ou la légitimité de la thèse du premier ministre, la question me paraît parfaitement claire. Le Parlement canadien, en ce qui concerne les territoires du Nord-Ouest, a plein pouvoir d'abroger toute disposition qu'il établit ici ou de légiférer dans un sens quelconque à cet égard.

Sir WILFRID LAURIER : Le Parlement canadien a le pouvoir d'abroger la loi concernant la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, relativement à la taxation.

M. R. L. BORDEN : Sans doute, il s'agirait en l'espèce, de légiférer sur des droits acquis, et je le sais, le premier ministre est fort respectueux de ces droits. Pour le moment, je me borne à discuter la question sous un seul de ses aspects, au point de vue du droit constitutionnel, et les droits acquis ne sont nullement en cause ici. Le premier ministre le sait, bien que le Parlement canadien ait aujourd'hui le pouvoir de modifier, à son gré, toute loi édictée ici à l'égard des territoires du Nord-Ouest, la situation sera tout autre, une fois que nous aurons établi une loi comme le projet actuellement en discussion. La loi de l'Amérique Britannique du Nord de 1871 autorise le Parlement canadien à établir, en temps utile, de nouvelles provinces. L'articles 2 de cette loi organique dispose :

Le Parlement du Canada pourra, en temps utile, établir de nouvelles provinces dans tout territoire faisant alors partie de la confédération canadienne, mais non compris dans une province quelconque de cette Confédération, et il pourra, à l'époque de cet établissement, statuer sur la constitution et l'administration de toute province ainsi établie et adopter des mesures législatives concernant le maintien de la paix et de l'ordre, ainsi que la bonne administration de telle province et sa représentation audit Parlement.

Le premier ministre, tant dans la lettre à laquelle j'ai fait allusion qu'au cours des observations qu'il vient de formuler, a prétendu que la représentation parlementaire des nouvelles provinces serait absolument basée sur les résultats du dernier recensement. Je ne saurais me ranger à son avis sur ce point. Il a fait erreur du tout au tout en exprimant cet avis et dans sa lettre au premier ministre des territoires du Nord-Ouest et au cours des observations qu'il vient de présenter à la Chambre. Le Parlement fédéral est autorisé à exercer le pouvoir auquel je viens de faire allusion, et ceux qui sont spécifiés dans l'article 2 de la loi organique de l'Amérique Britannique du Nord, de 1871. Puis, vient l'article 3 :

Le Parlement du Canada pourra en temps utile, de l'agrément de la législature de toute province de la Confédération, étendre, restreindre ou autrement modifier les frontières de telle province, sous telles conditions et stipulations que ladite législature pourra agréer.

En outre, l'article 6 de la même loi organique décrète :

Sauf les prescriptions contenues dans le troisième article de la présente loi, il ne sera loisible au Parlement du Canada ni de modifier les dispositions de la loi en dernier lieu mentionnée, du lit Parlement, dans la mesure où elle concerne la province du Manitoba, ni de modifier toute autre loi établissant à l'avenir de nouvelles provinces de la Confédération canadienne ; sous la réserve que la province du Manitoba aura toujours le droit de modifier, au besoin, les dispositions de toute loi concernant les qualités exigées des électeurs et des députés à l'assemblée législative et de porter des lois relatives aux élections dans ladite province.

Ainsi, en élaborant la constitution de ces nouvelles provinces de la confédération canadienne, nous rendons une loi organique que le Parlement fédéral, à l'avenir, ne saurait modifier que de l'agrément de leurs législatures.

Une dernière observation. Une fois que ce bill aura été imprimé, il nous faudra l'étudier à loisir, et peut-être aurons-nous besoin de quelques renseignements. J'ai pris note des documents que je tiendrais à faire déposer sur le bureau, pour l'édification de la Chambre, avant que la discussion s'engage sur cette mesure. J'appelle l'attention du leader de la Chambre sur une motion qui figure à la page 119 des procès-verbaux, tendant au dépôt de certains documents qui n'ont pas encore été déposés sur le bureau. Il ne s'agit ici, bien entendu, que de documents se rattachant aux territoires du Nord-Ouest.

Le premier ministre nous obligerait en nous donnant des renseignements circonstanciés sur les centres de population des nouvelles provinces, aussi que sur le cours et la tendance du mouvement de l'immigration, depuis le recensement de 1901. Ces renseignements sont de haute importance, en vue de l'établissement des divisions électorales et relativement à la délimitation des frontières des deux provinces en question. En outre, je désirerais connaître, s'il est possible, la quantité de terres pour lesquelles on a pris, dans les deux provinces, des letres patentes ou des inscriptions à titre de homesteads ou concessions ; ainsi que la quantité de terres octroyées aux compagnies de chemins de fer et sur lesquelles ces compagnies, d'après les stipulations de leurs chartes, ont actuellement droit d'option. De plus, je tiendrais à connaître la quantité de terres concédées aux compagnies de chemins de fer, mais qu'elles n'ont pas encore gagnées ou dont les titres n'ont pas encore été délivrés. Un autre renseignement que je voudrais obtenir, s'il ne figure pas, c'est le chiffre des terres qui appartiennent encore à l'Etat. Il est un dernier renseignement qui nous serait fort utile, au sujet de

ces terres, surtout en vue de la délimitation des frontières des deux nouvelles provinces, et le voici : " la proportion de terres qui se prêtent davantage à la production des céréales et la situation de ces terres ; la proportion de terres qui s'adaptent le mieux à l'industrie de l'élève des bestiaux ou à d'autres genres d'industries agricoles, et la situation de ces terres ; enfin, la proportion de terres qui ont besoin d'irrigation et leur situation. Tous ces renseignements nous seront fort précieux, quand il s'agira de discuter la question de la délimitation des frontières entre les deux provinces. En outre, lorsque la proposition de loi viendra en deuxième délibération, il serait fort souhaitable qu'on nous donnât des renseignements précis sur la situation actuelle de l'instruction publique dans les territoires du Nord-Ouest. Je comptais bien qu'on nous communiquerait ces renseignements, cet après-midi, mais j'ai été déçu dans mes espérances. Il faudrait aussi nous éclairer sur les points que voici : les différents régimes scolaires, ou les écoles publiques établies dans ces territoires, ainsi que les ordonnances, les modes d'administration et d'inspection auxquels ces écoles sont soumises ; le nombre d'écoles publiques, dans l'acception usuelle du mot, et celui des écoles confessionnelles qui y existent. Il importe de fournir à la Chambre ces renseignements et autres données similaires ; et j'en suis convaincu, quand viendra la discussion de cette question scolaire, dont le chef du cabinet nous a parlé avec des accents si émus, nous chercherons à nous inspirer du même esprit de conciliation. Je ne veux pas revenir sur le passé. Je ne tiens pas à rappeler ici que, il y a huit ou neuf ans, alors que semblable question se présenta aux délibérations du Parlement, on manifesta peut-être un tout autre esprit. D'aucuns ont prétendu, je ne saurais dire si c'est à bon droit, qu'on a jeté cette question au milieu de l'arène politique, au bénéfice de ces messieurs de la droite.

Je n'en dirai pas plus pour le moment, mais j'exprimerai encore une fois l'espoir que de ce côté-ci de la Chambre nous n'imiterons pas la conduite que le parti libéral a tenue dans le passé, conduite bien peu en accord avec les idées larges que l'honorable premier ministre a exprimées cet après-midi, mais que nous discuterons cette question avec cet esprit-là, et j'ai confiance que nous pourrons résoudre de façon à être approuvés par toute la population du pays, depuis l'Atlantique jusqu'au Pacifique, les problèmes que l'honorable premier ministre nous a soumis cet après-midi.

M. SPROULE : Je ne me lève pas pour continuer le débat, mais simplement pour poser une ou deux questions. Je veux auparavant, néanmoins, féliciter l'honorable premier ministre d'avoir pu contribuer à mettre au monde ces deux jumeaux vigoureux qui viennent augmenter la famille canadienne. Ils montrent certainement bonne envie de vivre, et j'espère qu'il ne les emmaillotera pas de façon à empêcher leur développement. Ce bill est très important, et je me lève simplement pour demander qu'on en fasse imprimer un plus grand nombre d'exemplaires que d'habitude, vu qu'on nous en demande de toutes parts. Je demanderai aussi que la deuxième lecture en soit retardée quelques jours, afin que l'on ait le temps de connaître l'opinion de ceux qui sont les plus intéressés, les habitants du Nord-Ouest. Je crois que la deuxième lecture du bill ne devrait pas avoir lieu avant trois semaines ou un mois.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la première fois.)

Sir WILFRID LAURIER demande permision de présenter le bill (n° 70) portant organisation de la province de Saskatchewan.

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

Reprise de la Séance.

RECENSEMENT ET STATISTIQUE.

La Chambre se forme en comité général pour reprendre la suite de la discusion sur le bill (n° 5) concernant le recensement et les statistiques.—(M. Fisher.)

M. LE PRESIDENT prend le bureau.

Art. 30.—Toue personne employée à la mise en œuvre du présent acte doit prêter serment d'office.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture): Lorsqu'on a discuté cet article la première fois, quelqu'un a proposé de décréter qu'un employé du recensement qui recueillerait d'autres renseignements que ceux indiqués dans les bulletins serait tenu coupable d'un acte criminel. J'ai promis alors, de m'occuper de la question et de demander conseil aux avocats du département. C'est ce que j'ai fait, et la réponse a été que nous avions ce droit. Je propose donc d'ajouter un nouvel article, l'article 30 (a), immédiatement après celui-ci.

Je crois que cet article remplira toutes les intentions, et comme c'était la raison pour laquelle l'article 30 avait été réservé, je propose que nous l'adoptions maintenant avec celui que je propose d'y ajouter.

M. LENNOX : Je désire appeler l'attention du ministre sur un autre point qui a été soulevé pendant la discussion de cet article. J'ai demandé au ministre de nous dire quels officiers étaient compris dans les mots de l'article 30 : " tout officier, commissaire de recensement, recenseur, agent ou autre personne employée à la mise à exécution du présent acte ", et de nous dire si cet article s'accordait avec l'article 17. Le ministre a répondu, si j'ai bien compris, que probablement la nomenclature de l'article 30 comprenait les mêmes officiers que ceux désignés à l'article 17. Mais le minis-

tre n'était pas certain. Vu que c'est une question assez importante, le ministre voudra peut-être nous dire à quelle conclusion il est arrivé.

M. FISHER : Je n'ai pas pensé qu'il fût nécessaire d'exiger que les fonctionnaires au service d'une autre autorité qui nous fourniront des renseignements prêtassent le serment prévu par cet acte. Nous exigerons seulement qu'ils déclarent que les renseignements transmis par eux sont bien ceux qu'ils ont recueillis. Je ne crois pas que nous puissions demander plus que cela. Ces personnes ne sont pas employés du département ; elles ne font que nous transmettre des renseignements, mais je crois que ces renseignements devront être accompagnés de la déclaration que ce sont bien les mêmes qui ont été recueillis.

M. LENNOX : Je crois que le ministre et le comité devraient étudier avec soin les effets de cette législation. Ainsi que le ministre le dit, ces personnes ne transmettraient que des renseignements venant d'autres sources, et elles ne pourraient pas témoigner de leur exactitude comme les avaient recueillis à la source même. Mais cet article les obligera à jurer qu'elles ont bien et fidèlement rempli leur devoir et qu'elles garderont le secret sur les statistiques recueillies. L'article 31 dit que ceux qui feront une déclaration fausse seront coupables d'un acte criminel. J'appelle de nouveau l'attention de l'honorable ministre sur la situation dans laquelle nous placent les deux articles 17 et 30. Voici certains employés nommés par des municipalités ou par les gouvernements provinciaux et obligés, naturellement, d'obéir à ces autorités. Presque toujours, je le crains, les devoirs prescrits par le Gouvernement fédéral viendront en conflit avec ceux prescrits par les autorités locales, et je crois que déclarer coupable de délit un employé d'un gouvernement provincial qui aura négligé de remplir des devoirs qui lui sont imposés par les autorités fédérales est une mesure réellement draconienne. Nous ne sommes pas loin alors d'usurper les pouvoirs des gouvernements provinciaux, et pour cette raison je crois que nous n'agissons pas avec sagesse.

M. FISHER : L'article 31 dit que toute personne employée à l'exécution de cet acte " qui volontairement manque en quelque chose aux devoirs que le présent acte lui impose, ou qui volontairement fait une déclaration fausse dans l'exécution de ces devoirs est coupable d'un acte criminel."

Naturellement, s'il fait un rapport disant que les renseignements qu'il envoie ont été recueillis par lui en sa capacité d'employé de l'autorité locale, et s'il falsifie sciemment ce rapport, je crois que nous devrons le tenir coupable d'un acte criminel. Mais s'il envoie les renseignements mêmes qu'il recueille, il se conforme à l'esprit de la loi.

M. LENNOX : Je ne veux pas susciter plus de difficultés qu'il ne faut. Naturellement celui qui fait une déclaration fausse ne mérite pas beaucoup de considération. Mais il y a un autre aspect à la question. L'article 31 dit : Il a volontairement manqué en quelque chose aux devoirs que le présent acte lui impose. Il est possible que de bonne foi quelqu'un refuse de remplir les fonctions qui lui sont attribuées par l'acte lorsque ces fonctions peuvent être en conflit avec celles qui lui imposent le pouvoir provincial. Je crois qu'il est dangereux pour nous d'obliger certains fonctionnaires provinciaux ou municipaux à fournir à l'autorité fédérale certains renseignements, et décréter ensuite que leur refus sera considéré comme un délit, même si l'exécution de ce devoir venait en conflit avec les ordres des autorités provinciales. Voilà une question qui demande à être étudiée avec beaucoup de soin.

M. FISHER : J'examinerai le point, afin de voir s'il présente quelque difficulté. Je propose d'ajouter à l'article 30 le paragraphe suivant :

Tout officier, commissaire de recensement, recenseur, agent ou autre personne employée à la mise en œuvre du présent acte qui, dans l'exécution présumée de ses fonctions, obtient ou cherche à obtenir des renseignements que cet acte ne l'autorise pas à obtenir, est coupable d'un acte criminel.

M. FISHER : Cet article concorde parfaitement avec l'article 31.

M. R. L. BORDEN : C'est certainement un bon article à ajouter. L'attention de la Chambre a déjà été appelée sur un cas de ce genre ; des personnes qui n'étaient pas employées à la mise à exécution de la loi ont cherché à obtenir des renseignements.

M. FISHER : Le sous-ministre et les avocats du contentieux de mon département ont examiné ce point et disent qu'il est prévu par l'article 61 du code criminel. Je puis ajouter que cet article fait de cet acte un acte criminel, et de plus le code rend coupable d'un acte criminel la personne qui porte une autre personne à commettre cet acte.

(L'amendement est adopté.)

Art. 33.—Amende au cas de refus de remplir un imprimé, etc.

M. FISHER : Dans ce cas-ci l'amende n'est pas la même. En fixant l'amende à un maximum de $100, et le minimum à $10, nous la faisons uniforme avec d'autres parties de l'acte. Dans l'ancienne loi du recensement de 1858, le maximum de l'amende était de $40 et le minimum de $1 ; mais dans la loi de la statistique générale et de la statistique de la criminalité le chiffre est fixé à $100 et $10. L'amende se trouve alors uniforme.

Sur l'art. 40.

M. FISHER : Cet article est nouveau, mais il n'est que la conséquence de l'acte et se rapporte aux renseignements que nous recueillerons par correspondance et en se présentant à domicile en personne.

M. R. L. BORDEN : On pourrait peut-être se servir de ces deux paragraphes pour faire un peu d'oppression, mais je ne crois pas qu'ils soulèvent de difficulté sérieuse, bien qu'ils aillent un peu loin. La premier paragraphe se lit comme suit :

Le fait qu'un recenseur a laissé dans une maison ou dans un logement un bulletin paraissant émis sous l'autorité du présent acte et contenant un avis requérant qu'il soit rempli et signé, dans un délai déterminé, par l'occupant de cette maison ou de ce logement, ou en son absence par quelque autre membre de la famille, constitue, contre l'occupant, une suffisante injonction de remplir et de signer le bulletin, bien que l'occupant ne soit pas dénommé dans l'avis, ou qu'il n'ait pas reçu la signification en personne.—S.R., c. 58, a. 23.

Il est possible qu'un bulletin soit laissé dans une maison de manière à ce qu'on ne le voie jamais. Il peut être remis à une personne qui n'a aucune autorité dans la maison. La loi exige que ces documents soient laissés à un adulte, ce qui est une garantie qu'ils seront remis à la personne à laquelle ils sont destinés. Je suis surpris qu'on ait fait la loi de cette façon.

M. FISHER : Ce premier paragraphe de l'article est exatement semblable à l'article 23 de la loi du recensement, et le deuxième paragraphe en est virtuellement une répétition qui s'applique à la correspondance. Nous nous proposons de recueillir beaucoup de renseignements par correspondance, et nous demandons les mêmes pouvoirs que si les bulletins étaient distribués dans les maisons par nos officiers en personne. Je ne crois pas que nous éprouvions beaucoup de difficultés à mettre à exécution cette partie de la loi. Je comprends que l'on pourrait se servir injustement du pouvoir que cet article donne, mais je crois que le Gouvernement actuel ou le ministre à la tête du département ne s'en servira qu'à propos et avec justice.

Article 41—Rémunération des personnes employées sous l'autorité du présent acte.

M. FISHER propose :

Que l'article 41 soit modifié en insérant après le mot " fera " dans la première ligne les mots " soumis à l'approbation du Gouverneur en conseil des ministres."

Je crois que ces allocations doivent être accordées en vertu d'un décret rendu en conseil des ministres et non pas par le ministre seulement.

(L'article ainsi amendé est adopté.)

M. FISHER.

Art. 15.—Statistique agricole, commerciale, industrielle, éducationnelle et autres.

M. FISHER : Je veux revenir à l'article 15 qui a été reservé pour étude ultérieure. Je veux ajouter à cet article un paragraphe dans le sens de la proposition qui a été faite l'autre jour, à l'effet d'empêcher toute enquête particulière ou individuelle dans les affaires d'une maison commerciale. Voici le paragraphe que l'on a rédigé à cet effet au ministère de la Justice.

Pourvu que ni le Gouverneur en conseil, ni le ministre dans l'exécution des pouvoirs qui sont conférés par cet article, n'accorde de préférence à des individus ou à des compagnies au préjudice d'autres individus ou compagnies.

Le ministère de la Justice a soigneusement tenu compte des remarques et propositions que l'honorable député a faites l'autre soir, et tel est le moyen le plus efficace qu'il a trouvé de résoudre la question.

M. MACDONELL : Je crois qu'il serait désirable d'ajouter aux mots de l'amendement " soit en recueillant ou en publiant lesdits renseignements." Je crois que ces mots sont nécessaires pour bien exprimer ce que l'on veut dire. Telle a été l'objection qui a été soulevée dans la circonstance dont l'honorable ministre parle.

M. FISHER : Je crois que cela est compris dans l'article. L'amendement s'applique à tout l'article, et l'article se rapporte au recueillement et à la publication des statistiques. Conséquemment, je crois que l'amendement prévoit le cas dont mon honorable ami parle.

M. MACDONELL : Mais on pourrait peut-être l'interpréter comme ne s'appliquant pas à tout l'article, et si l'on ajoutait ces mots il n'y aurait plus de doute possible et la phase serait plus complète.

(L'article tel qu'amendé est adopté).

M. LE PRESIDENT fait rapport du bill et les amendements sont lus une première et une deuxième fois.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides pour reprendre la suite de l'examen du budget.

M. LE PRESIDENT prend le bureau.

Canal de la Trent, $300,000.

M. WARD : Si l'honorable ministre des Chemins de fer était présent, je lui poserais certaines questions concernant les études de terrain que l'on fait présentement sur le canal de la Trent. En réponse à certaines questions récentes, le ministre a répondu que l'on faisait des études de terrain à Port-Hope, Cobourg et Trenton. J'aurais beaucoup désiré voir le ministre à son siège et lui entendre expliquer pourquoi l'on fait des travaux à Cobourg. Je crois que l'on ne

doit pas voter ce crédit avant que le ministre nous donne cette explication.

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministre des Chemins de fer croyait que la Chambre ne se formerait pas en comité des subsides avant 9 heures, et il ne sera pas ici avant cette heure-là.

M. WARD : Peut-être le directeur général des Postes pourrait-il nous donner ce renseignement ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne voudrais pas usurper les fonctions de mon collègue, et si l'honorable membre préfère que l'on réserve l'item jusqu'à l'arrivée du ministre, ce sera peut-être mieux.

M. SAM. HUGHES : D'après ce que nous avons pu voir l'autre jour, il apparaîtrait que le directeur général des Postes est en train de faire creuser un canal dans la vallée jusqu'à Newmarket et Aurora, et je crois qu'il pourrait, en attendant l'arrivée du ministre des Chemins de fer, nous donner une description de ce canal et autres renseignements qui s'y rapportent.

Sir WILLIAM MULOCK : Il y a en ce moment à Ottawa une nombreuse délégation qui vient expressément pour exposer au Gouvernement, demain à 10 heures et demie, les mérites de ce projet. Si mon honorable ami (M. Hughes) et autres députés qui pourraient être intéressés dans la question veulent bien venir avec cette députation auprès du Gouvernement, ils obtiendront des renseignements plus détaillés. Cependant, si la Chambre désire que l'item soit réservé pour le moment le ministre de l'Agriculture poursuivra l'exposition de ses prévisions budgétaires.

M. COCHRANE : Les ingénieurs ont-il fait un rapport du tracé du canal dans le comté de l'honorable directeur général des Postes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Il m'est impossible de répondre à aucune de ces questions.

(L'item est réservé.)

Bulletin des brevets, $17,000.

M. FOSTER : Avons-nous la partie du rapport de l'auditeur général qui concerne ces items ?

M. FISHER : Je crois que le dernier volume du rapport de l'auditeur général a été déposé sur le bureau de la Chambre hier.

M. FISHER : C'est le même item que nous votons tous les ans, bien que le chiffre en soit un peu augmenté cette année. Ce crédit est pour la publication du "Bulletin des Brevets", qui est publié mensuellement et qui donne la liste des brevets émis, avec une courte explication de chacun, et une copie du dessin qui est envoyé au département avec la demande de brevet.

M. FOSTER : Où ces dessins sont-ils imprimés ?

M. FISHER : A l'imprimerie nationale ou par l'entremise de l'imprimerie nationale. Je n'ai rien à faire avec cela. Le département paye tout simplement les comptes que l'imprimerie nationale lui présente.

M. FOSTER : De quelle façon sont distribuées les exemplaires du "Bulletin des Brevets."

M. FISHER : Nous les vendons aux souscripteurs au prix de 20 cents la livraison ; nous envoyons régulièrement des exemplaires aux membres du Sénat et à la Chambre des communes, nous les distribuons gratuitement aux bibliothèques et aux institutions publiques, et nous en envoyons un grand nombre en Angleterre pour y être distribués dans les bibliothèques et autres institutions.

M. FOSTER : Quel revenu retirez-vous de cette publication ?

M. FISHER : On m'informe que le revenu s'élève à quelques centaines de dollars ; ce n'est pas beaucoup et cette somme va au fonds consolidé.

M. FOSTER : Je suppose que l'on suit exactement l'ancienne méthode ?

M. FISHER : Oui, rien n'a été changé depuis que je suis à la tête du département, excepté que la publication est plus volumineuse, à cause du plus grand nombre de brevets qui sont émis tous les ans.

M. BARKER : Est-ce qu'il ne suffirait pas de publier ce livre tous les ans ou tous les six mois. Je jette un coup-d'œil sur ceux que je reçois et j'essaie ensuite à les distribuer ; mais on y porte peu d'attention. Je crois que l'on pourrait faire bonne économie, épargner peut-être la moitié ou les deux tiers de ce que cela coûte aujourd'hui en ne publiant le "Bulletin des Brevets" que tous les trois mois, ou tous les six mois, ou encore mieux une fois l'année seulement. Je conviens que cette publication puisse intéresser les dessinateurs. Les illustrations en sont, sans aucun doute, la partie la plus intéressante, mais cela coûte beaucoup d'argent et à moins que le ministre ne soit certain que le pays en reçoive un bénéfice, je crois qu'il serait bon de chercher s'il n'y aurait pas moyen de changer la méthode actuelle de publication et de distribution.

M. FISHER : Je dirai à mon honorable ami que les intéressés dans les brevets demandent au contraire que nous publions le "Bulletin" toutes les semaines au lieu de tous les mais. Aux Etats-Unis, la publication semblable paraît toutes les semaines. Il est vrai que mon honorable ami, d'autres ou moi-même non spécialement intéressés dans les questions de brevet, ne sentions pas beaucoup le besoin de ces publications ; mais ceux qui obtiennent des brevets ou ont intention d'en demander, de même que les agents de brevets et la classe nombreuse de gens qui s'intéressent aux brevets, de

même que les manufactures qui veulent faire usage de ces brevets dans leurs industries surveillent cette publication de très près. Le besoin qui se fait sentir dans le département est dans une direction tout opposée à celle que mon honorable ami propose. Je ne crois pas que la différence dans le coût, si nous publions ce volume tous les six mois au lieu de tous les mois, serait bien grande, parce que les livraisons mensuelles ne sont pas reliées, mais seulement cousues, et le coût d'impression serait le même si le "Bulletin" était publié tous les six mois, au lieu de l'être tous les mois.

M. FOSTER : Comment d'exemplaires publiez-vous ?

M. FISHER : On m'informe que l'on en imprime 4,000. Nous en gardons toujours un certain nombre pour la réserve, parce que très souvent on nous demande des anciens numéros.

(Adopté.)

Préparation de la statistique criminelle, $2,000.

M. FISHER : Ces statistiques sont recueillies en vertu de l'acte concernant le préparation de la statistique criminelle. Cet argent va au greffier des cours de justice dans tout le pays, lesquels sont obligés par la loi d'envoyer ces renseignements à période fixe.

M. FOSTER : Je suppose que cette besogne se fera à l'avenir en vertu de la nouvelle loi ?

M. FISHER : Oui, la nouvelle loi est virtuellement la même à ce sujet, toutes ces lois ayant été réunies.

M. FOSTER : A-t-on fait quelques changements ou améliorations dans la classification ou la nature de cette statistique ? Elles sont publiées aujourd'hui, d'une façon très incomplète et sont de peu d'utilité.

M. FISHER : On m'informe qu'il n'y a pas eu de changements. Ce sont surtout les avocats, ceux qui s'intéressent à la statistique criminelle, les étudiants, les philantrophes, les sociologues qui recherchent ces statistiques. Nous recevons aussi fréquemment des demandes de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis. Je vais étudier la question afin de voir s'il n'y aurait pas moyen de faire quelques changements pour les améliorer. C'est là un des objets de la nouvelle loi.

M. FOSTER : Il est plus dangereux d'avoir des statistiques incomplètes que de ne pas en avoir du tout.

M. MONK : L'honorable ministre se rappellera que M. Ross, de Victoria, qui portait toujours un très vif intérêt à ce crédit, déposait généralement sur le bureau de la Chambre, les annuaires statistiques de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, du Natal et de la Colonie du Cap, et mon honorable ami se rappellera sans doute aussi que notre annuaire statistique souffrait beaucoup de la comparaison avec les annuaires statistiques de ces colonies. Y a-t-il quelques perspectives d'amélioration dans la publication de notre annuaire et pouvons-nous espérer l'avoir un peu plus tôt que nous ne l'avons eu l'année dernière ? Dans les annuaires de l'Australie et des autres colonies anglaises, il y a des cartes montrant les lignes de chemins de fer existant dans ces colonies et d'autres renseignements qui ne sont pas dans le nôtre. Mon honorable ami admettra que notre annuaire statistique est publié très tard. Ne serait-il pas possible de le publier un peu plus de bonne heure ; cela devrait être plus facile maintenant que mon honorable ami a établi un bureau de statistiques. Nous devrions avoir aussi un plus grand nombre d'exemplaires de la traduction française et les avoir un peu plus de bonne heure. L'édition française est réellement publiée très tard. La traduction n'en est pas difficile. Ce sont surtout des compilations de chiffres et la demande de cet annuaire en français est considérable dans notre province et au dehors. Je ne crois pas que quelques exemplaires de plus feraient une grosse différence dans le coût de l'impression. Combien d'exemplaires allons-nous avoir pour cette somme de $6,000.

M. FISHER : J'ai ici les détails pour l'année 1903. On en a broché 5,000 copies de l'édition anglaise et relié 2,000 ; de l'édition française, 600 copies ont été brochées et 300 reliées. Cette année-là, le crédit était moindre que celui de l'année dernière et que celui de cette année. Cette année, nous demandons mille dollars de plus ; mais les chiffres de 1903 que je viens de donner se rapportent à un crédit de $5,000. Nous demandons cette année $6,000, ce qui nous permettra de tirer un plus grand nombre d'exemplaires.

M. BLAIN : Quel est le coût d'un exemplaire ?

M. FISHER : C'est très difficile à calculer. Environ 40 cents ; mais il y en a qui sont brochés et d'autres reliés. Ceux qui sont reliés coûtent naturellement un peu plus cher. Je puis assurer mon honorable ami de Jacques-Cartier que je vais faire tous mes efforts pour que ce livre soit publié plus de bonne heure, mais il ne faut pas oublier que celui qui fait ce travail de compilation ne peut pas le commencer avant que les rapports des différents départements soient terminés. On m'informe que le livre sera probablement publié le 10 mai de cette année. Il faut que la traduction soit faite par un homme d'expérience, et nous avons un employé qui fait cet ouvrage depuis plusieurs années, mais je suis bien prêt à faire faire cette traduction plus rapidement si cela est possible en y mettant plus de monde. Mais il y a toujours cette difficulté

dans la traduction. Les traducteurs veulent traduire d'après les épreuves de l'Imprimerie nationale au lieu de sur la copie au clavigraphe. Ils disent qu'ils peuvent faire leur ouvrage aussi vite en attendant après ces épreuves que s'ils traduisaient sur la copie au clavigraphe. Je n'ai jamais pu comprendre comment il est impossible de traduire aussi vite sur des feuillets au clavigraphe que sur des épreuves imprimées ; mais les traducteurs persistent à dire que c'est impossible et ils insistent pour traduire d'après les épreuves en galées de l'édition anglaise. J'ai essayé a argumenter avec eux, mais ils disent qu'ils connaissent leur affaire mieux que moi.

M. MONK : Mon honorable ami voudra-t-il se rappeler ce que j'ai dit au sujet des cartes? Les annuaires statistiques des autres colonies contiennent des cartes indiquant les terrains miniers, agricoles, forestiers et les principaux chemins de fer. Je ne sais pas si la publication de cartes semblables augmenterait beaucoup le coût de l'ouvrage, mais elle le rendrait certainement plus intéressant.

M. FISHER : J'ai pris note de ce que mon honorable ami a dit. A l'occasion des expositions auxquelles nous avons pris part, nous avons publié un annuaire spécial compilé en grande partie d'après notre "Annuaire Statistique" dans lequel nous avons fait mettre des cartes et que nous avons fait distribuer. J'admets que ce serait une bonne chose que d'avoir dans notre annuaire des cartes montrant les chemins de fer, les forêts, les mines, ainsi de suite. Ces cartes, cependant, coûtent très cher et le coût du livre en serait beaucoup augmenté ; il me faudrait alors demander plus d'argent.

M. BARR : Lorsque les statistiques sont un peu vieilles elles sont bien peu utiles, et bien qu'on nous ait promis depuis longtemps de les publier plus tôt à l'avenir, je constate en examinant les dates auxquelles l'annuaire a été publié ces trois dernières années que la publication en a été faite toujours de plus en plus tard. Si cela continue ainsi, ces statistiques seront bientôt vieilles d'une année lorsqu'elles seront publiées. En 1900, le livre a été publié le 22 juin ; en 1901, le 15 mai ; en 1902, le 28 mai ; et en 1903 le 29 juin. Les autorités municipales envoient généralement plus promptement les renseignements, ce qui prouvent qu'elles sont probablement le meilleur intermédiaire pour recueillir les statistiques.

M. J. D. REID : Le département vend-il des cartes comme celles qui ont été distribuées parmi les membres de la Chambre, l'année dernière ? Tout récemment, quelqu'un est venu en offrir en vente dans la ville où je demeure.

M. FISHER : Le département ne publie pas de cartes. Je suppose que la carte dont parle l'honorable député (M. J. D. Reid) est celle publiée par le département de l'Intérieur il y a un an et demi ou deux ans. C'était une excellente carte et on en a publié de différentes grandeurs. Mais je ne crois pas que l'on en vende.

M. J. D. REID : Ce sont de très belles cartes. J'en ai eu cinquante, et je les ai distribuées dans mon comté.

A ma grande surprise, un individu quelconque vendait ces cartes dans notre ville.

M. FISHER : Il devait se les être procurée subrepticement, car je suis certain que le ministère n'a pas agi de cette façon. J'appellerai l'attention du ministère de l'Intérieur sur les faits avancés par l'honorable député.

M. TAYLOR : Si je ne me trompe, l'honorable ministre de l'Agriculture a dit, en réponse à l'honorable représentant de Jacques-Cartier (M. Monk), que le coût de l'"l'Annuaire Statistique" était d'environ 40 cts l'exemplaire.

M. FISHER : J'ai dit que c'était là ma conviction, dans le moment.

M. TAYLOR : Dans le rapport de l'auditeur général, page D—32, on trouvera qu'on a imprimé 6,500 exemplaires en anglais et 1,400 exemplaires en français de l'"Annuaire Statistique" de 1902, au coût de $5,129.17 qu'on a payés à l'imprimeur du roi ce qui revient à 66 cts ⅔ l'exemplaire. Il me semble que c'est payer un prix passablement élevé pour l'impression d'un volume de ce genre, et que l'estimation de l'honorable ministre qui porte à 40 cts le coût d'un exemplaire, serait plutôt raisonnable.

M. FISHER : Je n'ai rien à voir quant au coût d'impression de cet ouvrage. C'est l'imprimerie nationale qui fait ce travail et qui envoie la facture que nous acquittons ensuite.

Chemins de fer et Canaux—imputable sur le capital.—Canal de la Trent, construction, $300,000.

M. WARD : Je voudrais demander à l'honorable ministre de me dire combien d'embouchures aura ce canal de la vallée de la Trent. Jusqu'à la date des élections, le 3 novembre dernier, je croyais qu'on n'avait assigné que deux entrées à ce canal, l'une à Port-Hope, et l'autre à Trenton. A cette date, j'ai appris qu'on faisait des levers dans les environs de Cobourg. En réponse à une question qui lui était posée, l'honorable ministres des Chemins de fer et des Canaux a confirmé ce que j'avais entendu dire. Aux dernières élections, au lieu d'avoir à soutenir la lutte contre mon excellent ami, M. Robert Beith, qui a déjà représenté la division de Durham-ouest, j'eus pour adversaire un membre du cabinet qui s'intéressait spécialement au canal de la vallée de la Trent. Au cours de la campagne, il y eut échange d'une correspondance assez volumineuse entre le premier ministre et celui qui faisait ou devait faire partie du cabinet, et

qui me faisait la lutte. Je vais lire une lettre écrite à cette époque, si je ne me trompe, par le très honorable chef du Gouvernement à mon adversaire, M. Aylesworth. Je regrette que mon très honorable ami ne soit pas ici, ce soir, mais vu que cet item est soumis au comité, je considère que c'est le temps pour moi de discuter cette affaire. Voici la lettre :

Toronto, le 13 octobre.

Mon cher Aylesworth,—En réponse à votre lettre demandant de faire exécuter sans retard des études topographiques détaillées et de faire préparer un rapport complet indiquant par le menu la nature des travaux destinés aux débouchés projetés du canal de la vallée de la Trent à Port-Hope et à Trenton, ainsi que le coût, d'après estimation, de ces ouvrages—études et rapports devant être faits par des ingénieurs capables, impartiaux et dignes de confiance, et devant comprendre les écluses mues par la force hydraulique et toutes autres écluses de n'importe quel dessin qu'on pourrait étudier ou adopter, ainsi que l'énergie électrique destinée à des fins d'éclairage ou de mécanique, le nombre des bouées, le coût d'exploitation et d'entretien, tout cela devant être accompagné d'un rapport sur la construction d'une voie ferrée et de ponts au-dessus du chemin public, ouvrages qui deviendront nécessaires, et sur les dommages résultant de l'obstruction des eaux, de l'inondation de propriétés appartenant à des particuliers et se trouvant sur l'une ou l'autre de ces deux routes, ce document devant comprendre de plus tout ce qui se rapporte à la construction et à l'entretien des phares sur chaque route, je veux vous dire que le Gouvernement a déjà étudié cette question et qu'il a décidé, il y a quelque temps déjà, de faire exécuter ces études topographiques et de faire préparer un rapport sur le coût de ces travaux d'après un devis estimatif. Je regrette d'apprendre par votre lettre que l'ouvrage en question ne s'exécute pas d'après un plan satisfaisant, et je désire vous faire savoir que le Gouvernement va prendre des mesures pour faire préparer, avec toute la diligence possible, les études et les rapports que vous demandez. On a de plus l'intention de faire exécuter ces levers et préparer ce rapport, non seulement comme s'il s'agissait d'un ouvrage de la profondeur et de la capacité de la partie terminée du canal de la vallée de la Trent, mais encore d'un travail à exécuter en vue d'augmenter cette profondeur et cette capacité. Les ingénieurs recevront des instructions en conséquence. Comme je me fie simplement à ma mémoire, je ne puis entrer dans plus de détails concernant ces études, ces plans et cette route. Le Gouvernement se propose de faire une enquête plus complète sur les mérites relatifs des deux routes en tout ce qui se rapporte à ces dernières ; c'est pourquoi les études et le rapport en question seront tellement complets qu'ils ne contiendront pas simplement les détails mentionnés plus haut, mais encore tous ceux qu'on jugera nécessaire ou opportun de connaître, avant de choisir une autre embouchure pour ce canal. Si les détails de ces études et de ces rapports respectifs n'indiquent pas suffisamment ce qu'il est nécessaire et opportun de faire, le Gouvernement sera heureux de les compléter en tenant compte des plans que vous jugerez utile de lui soumettre ; de cette façon les ministres et le pays posséderont complètement toutes les informations désirables sur les avantages relatifs des différentes routes, avant d'en choisir une.

Bien à vous,

WILFRID LAURIER.

Monsieur A. B. Aylesworth, Port-Hope.

A propos de cette lettre, je puis dire, Monsieur le président, que certains citoyens de la ville de Port-Hope qui en ont entendu faire la lecture dans une réunion à laquelle, si je ne me trompe, assistait mon honorable ami, le directeur général des Postes, se montrèrent mécontents des termes dans lesquels elle était couchée ; aussi le très honorable leader du Gouvernement jugea-t-il à propos d'envoyer une épître plus précise dans ses termes à M. Aylesworth, si je ne me trompe, et dans laquelle il laissait clairement entendre que les études devant être faites sur ces deux routes seraient exécutées d'après un plan donnant huit pieds quatre pouces de profondeur au canal. Ce qui m'étonne maintenant, c'est que, à l'élection dont je parle, il n'était question que de deux routes, celle de Port-Hope et celle de Trenton, et qu'aujourd'hui, on parle d'une autre route, celle de Cobourg. J'ignore sur quoi s'appuie l'honorable ministre pour faire exécuter des études sur cette dernière ; je ne vois à cela qu'une seule raison, c'est que mon honorable ami, le représentant de Northumberland-ouest (M. McColl) que je ne vois pas ici ce soir, a arrangé l'affaire de façon à assurer son élection et que, naturellement, le Gouvernement se sent des dispositions pour faire passer ce canal dans un comté qu'i a élu un de ses partisans. Quoi qu'il en soit, je désire appeler l'attention de l'honorable ministre sur certains faits concernant les routes de Port-Hope et de Trenton. Je ne puis parler de la route de Cobourg que je ne connais aucunement. Il y a à ajouter à ce que j'ai déjà dit, ici-même, dans différentes circonstances ; je crois que le très honorable premier ministre aurait pu me féliciter de la conduite que j'avais tenue ici-même dans cette circonstance. Il aurait dû, semble-t-il, considérer que le fait seul de résider dans ce comté était, s'il n'y en avait pas d'autre, une raison suffisante pour me rendre plus digne que l'honorable M. Aylesworth de représenter la division électorale de Durham. J'ai donc déjà appelé l'attention du Gouvernement sur cette question, mais je désire, aujourd'hui, faire ressortir le fait que l'établissement et l'entretien de bouées et de lumières sur ce canal, sur une distance de quarante milles, distance qui représente le prolongement du canal qu'il faudrait construire par voie de Trenton, nous occasionneront une dépense supplémentaire beaucoup plus élevée que si ce canal passait par Port-Hope. Ces travaux représenteraient un capital de $1,500,000. C'est du moins ce que déclarent les personnes qui ont étudié soigneusement cette question.

Je ne désire aucunement répéter, à ce propos, les arguments que j'ai déjà soumis à la Chambre, à trois reprises différentes; je veux simplement convaincre l'honorable ministre

des Chemins de fer et des Canaux que le Gouvernement ne doit adopter aucune route tant qu'on n'aura pas fait un examen complet de cette matière ; ce ne sont pas seulement les ingénieurs chargés de ces travaux qui devront faire cette enquête et cette étude, mais encore l'honorable ministre lui-même. D'après moi, mon honorable ami peut se former une opinion, s'il veut simplement visiter les lieux ; il constatera alors que le débouché du canal de Port-Hope est le seul praticable, non seulement parce que la construction du canal par cette route nous occasionnera une dépense relativement faible, mais pour beaucoup d'autres raisons qu'on pourrait énumérer. Je demanderais à l'honorable ministre pourquoi on a fait ces levers *via* Cobourg, et comment il se fait qu'on ne se soit pas occupé des autres routes de Trenton et de Port-Hope.

M. EMMERSON : Je dois dire à mon honorable ami que les études *via* Cobourg n'ont été commencées que vers le 10 ou le 12 décembre. Ces travaux ont pour but de nous faire connaître tout ce qui se rapporte à l'entrée du lac dans le cours d'eau de la vallée de la Trent. Je regrette de ne pas avoir eu l'avantage de parcourir cette route fluviale et d'en visiter les différentes sections. Je dois donc nécessairement, si j'entreprends de discuter ce sujet, parler à l'aveugle quant à ma connaissance personnelle des lieux. Je viens d'exprimer mon regret de n'avoir pu visiter cette route, mais je profiterai certainement de la première occasion qui me sera offerte de la parcourir. Si j'ai bien compris la question, il y a trois débouchés possibles, l'un à Trenton où l'on a fait des levers qu'on poursuit à l'heure qu'il est ; un autre à Port-Hope, et le troisième à Cobourg où l'on a commencé des études topographiques et hydrographiques vers le 15 décembre.

M. SAM. HUGHES : J'espère que l'honorable ministre n'oubliera pas le débouché *via* Newmarket et Aurora.

M. EMMERSON : Celui-ci se trouve dans une autre direction. Je constate que toutes les opinions ne sont pas d'accord sur les avantages des différentes routes. Mon honorable ami de Durham (M. Ward) se rappellera qu'à la dernière session, je crois, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre des rapports des ingénieurs sur les études faites au cours de l'année précédente. Il n'a pas semblé satisfait de ces travaux ; il croyait qu'il valait mieux faire des études bien plus complètes et se procurer des informations bien plus précises. Voilà le point de vue où il s'est placé.

Tenant compte des opinions qu'il exprimait et que d'autres membres de la Chambre avaient fait connaître, nous avons décidé de nous occuper de toute cette affaire, et ces études topographiques et hydrographiques de ces différentes routes furent confiées à M. Walsh, ingénieur très éminent et très habile. Je discute cette question sans opinion préconçue, mon jugement n'est pas encore formé, je n'ai aucune préférence pour une route ou pour une autre, et j'ose espérer que la décision qu'on prendra dans cette matière reposera sur les avantages qu'offre une route plutôt qu'une autre. Après tout, c'est là le point principal qu'il faut envisager dans tout cela. Il doit y avoir un débouché direct, ou une de ces routes-là doit présenter plus d'avantages que les autres. L'important, c'est de découvrir exactement lequel de ces débouchés offre le plus d'avantages à la voie fluviale de la vallée de la Trent.

M. WARD : Mon honorable ami, le ministre des Chemins de fer et des Canaux, a fait allusion à deux études hydrographiques qu'on avait déjà faites. J'ai trouvé à redire quant à ces travaux, parce qu'ils n'ont pas été exécutés suivant un principe uniforme pour chacune des deux routes. A la dernière session, et même auparavant, mais surtout l'an dernier, j'ai fait ressortir les erreurs qui existaient dans les levés de M. McLeod quant à la route de Port-Hope et à celle de Trenton. Il faudrait à peine une minute pour faire toucher du doigt la différence qui existe entre deux des principaux chefs de ces études, en tant que ces deux routes sont concernées. Il y a, en premier lieu, les biefs de la rivière et ceux du canal, en général. Ainsi que mon honorable ami le comprendra, il y a environ quarante milles de distance par la route de la Trent, entre le lac Rice et Trenton. Si l'honorable ministre examine le rapport de M. McLeod, l'ingénieur qui a fait ces études, il constatera que bien que les estimations eussent pour base une profondeur de huit pieds quatre pouces d'eau dans le canal, M. McLeod, dans une autre partie de son rapport, dit qu'il n'a tenu compte que de six pieds sur les seuils. Cet ingénieur admet que dans le canal proprement dit, toutes les excavations doivent être pratiquées dans un roc formé de pierre calcaire et qu'il en serait ainsi pour les excavations à pratiquer dans les biefs. Mais il n'établit pas la différence dans le coût du creusement à six pieds et à huit pieds quatre pouces dans les biefs de la rivière ou du canal. Il faudra dépenser beaucoup d'argent pour ces travaux ; mais M. McLeod oublie ce détail important dans ses estimations du coût de cette route, au contraire de ce qu'il fait lorsqu'il s'agit de la route entre Port-Hope et Trenton. Un autre fait que j'ai signalé au comité, dans le temps, c'est qu'on n'avait fait aucune estimation du coût de l'inondation des terres. Il est parfaitement reconnu qu'il y a de 20,000 à 30,000 acres de terres submergées sur la route du canal ; on se propose d'élever de deux pieds environ le barrage de Chisholm, ce qui occasionnera l'inondation de 10,000 acres de terres de plus.

Le rapport de M. McLeod ne contient aucune estimation du montant des indemnités à payer du fait de cette inondation. Je

dis que tant que nous n'aurons pas une estimation de tout cela, mon honorable ami ne peut arriver à une opinion juste sur les avantages des deux routes. En attendant qu'on fasse une étude complète et satisfaisante, il est impossible, en tant que le coût de cet ouvrage est concerné, de se prononcer en connaissance de cause en faveur de l'une ou de l'autre de ces routes.

M. EMMERSON : Les frais causés par l'inondation de ces terres constituent un item très important dans le coût du canal.

M. WARD : Certainement.

M. SAM. HUGHES : Je n'entreprendrai pas de discuter les avantages respectifs des deux routes ; je veux simplement rétablir les faits cités par mon honorable ami (M. Ward) relativement aux biefs. Le projet consiste à endiguer la rivière et à élever par ce moyen le niveau de cette dernière. Un autre point que je désire soumettre au comité se rapporte à cette différence d'opinion qui existe quant à l'endroit où devrait se trouver l'entrée du canal. Mon honorable ami devrait savoir pourquoi Port-Hope ne peut être choisi. Durham obtient un cadran municipal pour la ville de Bowmansville, et c'est pourquoi l'entrée du canal ne peut être à Durham. Lott s'est fait prendre avec ses boîtes de scrutin à Hastings-ouest et c'est pourquoi ce dernier comté ne peut espérer avoir l'entrée du canal dans ses limites. Dans Northumberland-ouest, les électeurs ont élu un libéral et, en conséquence, l'entrée du canal se trouvera dans cette division électorale.

M. EMMERSON : Solution de la règle de trois.

M. SAM. HUGHES : Oui. J'ai constaté avec beaucoup de regret dans la lettre du très honorable premier ministre, sur la signification de laquelle il ne saurait y avoir de malentendu, qu'il est fait mention d'ingénieurs impartiaux. On a protesté hautement parce que M. Rogers, l'ingénieur en chef du canal, s'est occupé plus ou moins des levés de cette route ; on l'a accusé de montrer trop de préférence pour une route que pour l'autre. Quelle que soit l'opinion de ce fonctionnaire, je veux déclarer à l'honorable ministre et au comité—ce que tout homme qui connaît M. Rogers peut corroborer—qu'on ne saurait trouver dans tout le Canada un ingénieur plus capable et plus impartial. Je saisis cette occasion pour faire observer à l'honorable ministre le succès qui a marqué la construction de la grande écluse de Peterborough est entièrement dû au travail intelligent et infatigable de M. l'ingénieur en chef Rogers. Il me fait grandement peine de constater que dans leurs discours à l'inauguration de cet ouvrage, l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock) et les autres ministres qui ont pris la parole, se sont bien gardés, pour une cause ou pour une autre, d'accorder à ce fonctionnaire le mérite qui lui était dû. D'après moi, c'était commettre une injustice à l'égard de cet homme qui a acquis une réputation dont il ne devrait pas être privé.

M. EMMERSON : Je croyais que c'était lui qui avait été la figure principale dans cette circonstance.

M. SAM. HUGHES : Si l'honorable ministre lit le compte rendu des discours prononcés dans cette circonstance, même son propre discours, il constatera que le nom de M. Rogers n'a pas été mentionné au cours des allusions qu'on a faites aux personnes qui avaient contribué au succès de cette entreprise. Tout ce que nous demandons dans cette partie du pays, c'est d'avoir un débouché pour ce canal, que ce soit à Port-Hope, à Cobourg ou à Trenton, et que l'honorable ministre soit assez bon de fixer l'endroit où se trouvera ce débouché et de presser, le plus activement possible, l'exécution des ouvrages nécessaires. Je suis heureux d'entendre l'honorable ministre nous dire que c'est là ce qu'il va faire. Je suppose qu'il a sous la main des notes indiquant les travaux en exécution et qui sont à peu près terminés, à l'heure qu'il est. J'espère que l'honorable ministre aura l'obligeance de faire connaître au comité les grandes lignes des ouvrages projetés. Je ne lui demanderai pas de nous donner des détails sur la route de Newmarket et Aurora, car nous pouvons espérer que l'honorable directeur général des Postes se chargera de cette tâche.

M. COCHRANE : Monsieur le président, je veux rectifier ce qu'ont avancé les deux honorables députés qui ont parlé avant moi, relativement à la distance du lac Rice au canal. Cette voie fluviale est maintenant navigable jusqu'aux chutes de Heely qui doivent se trouver à dix ou quinze milles plus rapprochées du débouché du canal que de l'autre partie du lac. Je ne veux pas indiquer à l'honorable ministre ce qu'il devrait faire dans cette circonstance. Il a sous la main des ingénieurs qui, je le suppose, feront honorablement leur devoir et qui placeront cette sortie du canal à l'endroit tout désigné par la nature. Je veux faire remarquer à mon honorable ami qu'il y a un autre débouché dont on a parlé et à propos duquel j'ai eu l'honneur d'appeler son attention en faveur du conseil du village de Brighton. Il ne saurait être question de politique ici, parce qu'il s'agit d'une requête signée après les élections. La seule objection qu'on pourrait soulever contre l'établissement d'un débouché à cet endroit, c'est que les électeurs ont réélu le député qui adresse maintenant la parole. Je sais, d'après les bonnes dispositions qu'il m'a généralement manifestées, que l'honorable ministre ne s'opposera pas à placer ce débouché à Presqu'Ile, l'un des meilleurs ports naturels du lac Ontario ; il se trouve à l'entrée du canal de Murray, qui s'étend du port de Presqu'Ile jusqu'à la baie de Quinté; il est

sur la route directe de Montréal et de Québec. Je n'entreprendrai pas de discuter l'opportunité de naviguer des barges sur le lac Ontario. Je crois, cependant, que si ce projet était mis à exécution, le port de sortie, qu'il soit à Cobourg ou à Port-Hope, deviendrait inutile, parce que ces barges ne pourront suporter les tempêtes sérieuses qui se déchaînent sur le lac Ontario.

Dans mon enfance j'ai demeuré au bord de ce lac, et j'affirme aux honorables députés qui n'ont pas eu l'occasion de visiter cette partie du pays à l'automne, qu'il faudrait des vapeurs pour transporter à Montréal et à Québec le grain venant de l'intérieur d'Ontario, mais que, à mon avis, une barge qui aurait atteint l'un ou l'autre de ces ports et qui se hasarderait sur le lac ne tarderait pas à sombrer. Les ingénieurs qui font des études topographiques et hydrographiques à partir de Cobourg, pourraient également faire des travaux semblables relativement à la route de Brighton . Je serais heureux d'apprendre de l'honorable ministre la date à laquelle il visitera Brighton pour étudier la question sur les lieux; je m'efforcerai de lui faire parcourir cette route le plus confortement possible.

M. EMMERSON : Il y a à peine une semaine que l'honorable député (M. Cochrane) m'a transmis une copie de la résolution adoptée par le conseil municipal et à laquelle il a fait allusion. Je me suis hâté de soumettre cette question à l'examen de l'ingénieur. Celui-ci étudie ce qu'il faudra faire. En réponse à l'honorable député de Victoria (M. Sam Hughes) je dirai que ce crédit est surtout destiné à terminer certains travaux commencés. C'est ainsi qu'il y a la section 2—division des lacs Simcoe et du Baume—il faut parachever certains ouvrages. Il y a de plus la section 3, partie de la même division, où certains travaux sont nécessaires; enfin, il faut terminer l'écluse hydraulique n° 2, au nord de Kirkfield. Je crois que l'honorable député connaît parfaitement toutes ces sections. Les études qu'il faudra faire dans cette direction vers le nord ont pour but de mettre en communication tous ces ports du lac Simcoe avec la baie Georgienne. Il y a deux routes, celle du lac Couchiching et celle de la rivière Severn. Elles ont pour but de déterminer la route qu'il faudra suivre dans cette partie de nos grandes voies fluviales. On a fait d'autres études hydrographiques sur la section de la rivière Holland, dans l'intention de réunir certaines localités du district d'amont avec cette route, par eau, donnant ainsi un débouché à une partie très riche et très prospère de notre pays. Tout cela exige beaucoup de travail. Je crois que les ingénieurs que nous avons choisis se rendent sur les lieux, absolument sans opinion préconçue. On ne demande à l'ingénieur en chef que de faire exécuter des études complètes et exactes des différente routes. Il doit préparer un rapport sur les avantages de ces routes respectives et faire des estimations complètes qui pourront être soumises au ministère et à moi-même. Il lui faut encore fournir tous les renseignements possibles sur la route qui coûtera le moins cher, qui nous sera plus facile à établir et qui rendra le plus de services aux localités voisines de la voie fluviale de la vallée de la Trent ou qui se trouvent reliées à cette dernière . Il est à peine nécessaire que j'ajoute d'autres explications.

M WARD : Je désire rectifier un détail avancé par l'honorable représentant de Northumberland-est (M. Cochrane). Le grand épouvantail qui se dresse devant l'honorable député qui s'oppose au choix de la route de Port-Hope, c'est cette navigation en plein lac de vingt-six milles de long, à partir de Port-Hope jusqu'au port de Presqu'Ile.

A la dernière session, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre une déclaration signée par vingt-six ou vingt-sept navigateurs, par des hommes qui avaient fait la navigation des grands lacs durant trente ou quarante ans, au moins plusieurs d'entre eux. Tous sont unanimes à exprimer l'opinion qu'ils préfèrent la route de Port-Hope à celle de Trenton pour la raison qu'ils ne peuvent jamais être sûrs d'entrer dans le port de Trenton, le soir, tandis que cela leur est facile, lorsqu'il s'agit du port de Port-Hope. Ils ajoutaient que la navigation du lac, de Port-Hope à Presqu'Ile, n'était pas une objection à cela, au contraire de ce que mon honorable ami s'efforce de prouver au comité. Quant à ces vingt-six milles de navigation libre, le comité se rapelle que les vents violents de l'automne soufflent loin du rivage. Ces navigateurs qui ont voyagé toute leur vie connaissent cela au moins autant que l'honorable député.

M. COCHRANE : Je ne dis pas que je connais ces choses personnellement.

M. WARD : Si on examine la carte du lac Simcoe, on constate qu'il y a treize milles de navigation libre d'après le projet actuel de canalisation, et que le rivage que doivent suivre les barges se trouve absolument exposé aux vents du nord qui soufflent la plus grande partie de l'année ; je veux parler du rivage qui s'étend d'Orillia à Beaverton. Les navigateurs que j'ai consultés disent qu'une barge qui ferait cette navigation de treize milles....

M. COCHRANE : C'est un lac intérieur.

M WARD : Oui, cela est vrai, mais il y a des personnes qui demeurent sur les rives de ce lac et qui disent qu'il y a nombre de jours à l'automne où les navires qui font la navigation de ce lac ne peuvent quitter le port. Les navigateurs ajoutent qu'une barge qui est assez forte pour parcourir les treize milles du lac Simcoe, dans un vent faisant rage sur le rivage sur lequel elle se dirige, peut parfaitement faire la navigation des vingt- six milles du lac Ontario dans

un vent qui souffle du rivage. Cette nappe ouverte du lac Ontario est un épouvantail que s'empressent de montrer ceux qui favorisent la route de Trenton. Je suis convaincu que si l'honorable ministre veut visiter lui-même ces différents endroits, il pourra se former une opinion personnelle ; et nous sommes certains que lorsqu'il aura compris toute la question, il rendra une décision qui sera à l'avantage du pays.

M. COCHRANE : Je ne veux pas discuter cette question sur toutes ses faces, loin de là, et parce que j'imagine que tout ce que nous pourrions dire à ce sujet, mon honorable ami de Durham (M. Ward) et moi-même, importerait peu. Je crois qu'on règlera cette question en s'appuyant sur les avantages offerts par ces routes respectives. Je voudrais, cependant, dire un mot relativement aux ports de Trenton et de Port-Hope. Pourquoi le gouvernement a-t-il dépensé un million de dollars dans la construction du canal Murray? C'était pour permettre aux navires de passer du lac Ontario dans le port de Presqu'Ile et de là dans les eaux intérieures de la baie de Quinté. Ces navigateurs qui en connaissent si long ne conduisent pas leurs vaisseaux dans le port de Trenton, car les eaux de la baie de Quinté sont des eaux intérieures. L'Etat a dépensé plusieurs millions de dollars pour ouvrir une route fluviale partant du port naturel de Presqu'Ile et par laquelle les navires peuvent passer du lac Ontario dans les eaux intérieures, jouissant ainsi d'une navigation exempte de dangers sur toute la route jusqu'à Kingston et à Montréal.

M. LENNOX : L'honorable ministre a parlé des routes qui se dirigent vers le nord et au sujet desquelles il ne semble pas y avoir autant de discussion que lorsqu'il s'agit du débouché du sud. Je voudrais appeler son attention sur un ou deux détails de cette matière qu'on n'a probablement pas assez signalés à son esprit. Il y a un an, lorsque j'ai parlé de cette question, j'ai compris que mon honorable ami nous promettait d'envoyer presque immédiatement des ingénieurs pour faire le tracé de la ligne devant marquer la route que je favorisais et qui s'étend de l'extrémité ouest de la baie de Kempemfeldt, qui fait partie du lac Simcoe, jusqu'à la baie Georgienne. J'ai reçu, je crois, après la session, une lettre de l'honorable ministre dans laquelle il renouvelait sa promesse et me disait que les ingénieurs seraient bientôt à l'ouvrage dans le but de s'assurer si le projet que j'avais suggéré était le meilleur. On pourrait appeler cette route la route directe. L'autre voie proposée est celle de la rivière Severn. A mon sens, il ne saurait y avoir de doute quant à la décision à prendre, mais je regrette qu'on n'ait pas envoyé d'ingénieurs sur les lieux.

M. EMMERSON : Je croyais que la route dont mon honorable ami avait parlé était celle qui passe par la coulée Silver et la rivière du Nord ; il y a encore une autre voie, celle de la rivière Severn ; si je ne me trompe, mon honorable ami nous conseille de prendre une autre route dont le point de départ serait dans les environs de Barrie.

M. LENNOX : Je croyais que la route dont j'avais parlé était la seconde. J'ignorais qu'il fût question d'une route passant par la coulée Silver. Celles dont nous avons discuté les avantages, l'an dernier, étaient les deux voies que j'ai mentionnées.

La route viâ Barrie et la baie de Kempemfeldt servira non seulement au trafic du canal de la vallée de la Trent, mais, si on la construisait sur une large échelle, elle constituerait un prolongement important de notre système de navigation à travers le continent, surtout en ce qui se rapporte au projet dont on a parlé récemment et qui sera probablement discuté ici même, maintenant que les élections sont faites.

Le prolongement auquel je fais allusion est celui de Schomberg à Aurora ; il nous permettrait de diriger le trafic de l'Ouest jusqu'à ce village, et de ce dernier endroit il n'y aurait à parcourir qu'une courte distance par terre pour atteindre l'un des plus grands centres de commerce de la province d'Ontario, la ville de Toronto, où ce trafic pourrait reprendre la route des Grands lacs et notre grande voie fluviale. J'espère que si l'honorable ministre n'a pas eu l'occasion, depuis la dernière session, d'envoyer des ingénieurs pour étudier cette route, il ne tardera pas à charger de cette mission quelques-uns des fonctionnaires de son ministère. Tandis que j'ai la parole, je demanderai à l'honorable ministre si le canal de la Trent sera achevé jusqu'au lac Simcoe, au cours de cette année.

M. EMMERSON : Nous espérons parachever cet ouvrage dans le courant de cette saison. Je croyais que les ingénieurs étaient à étudier la route même dont mon honorable ami avait parlé à la dernière session. Sa lettre a été soumise aux ingénieurs et tous les renseignements que le ministère avait sur cette matière ont été communiqués à l'ingénieur en chef dans le but de lui permettre de connaître quelle était la meilleure route. Si je ne me trompe, la route mentionnée par l'honorable député a fait l'objet d'une étude spéciale de la part de l'ingénieur chargé de cet ouvrage.

M. LENNOX : Ce n'est pas exactement ce que j'ai voulu dire. J'avais compris qu'on enverrait sur les lieux des ingénieurs pour faire des levés et des études topographiques et hydrographiques. L'honorable ministre veut-il dire que si ces fonctionnaires ne sont pas actuellement à l'œuvre, ils ne tarderont pas à commencer ces travaux ?

M. EMMERSON : Certainement. Ces études ne sont pas terminées.

M. SAM. HUGHES : J'avais compris qu'on avait fait, il y a plusieurs années, les levés de cette route. La route par la Severn est longue et tortueuse, et celle dont la cons-

truction a été jugée la plus facile est la route du lac Couchiching jusqu'à Waubaushene. Je voudrais savoir si l'honorable ministre va inscrire dans son budget un crédit destiné à terminer ces travaux, cette année.

Ensuite, le public aimerait à savoir ce printemps même si la sortie inférieure du canal sera à Trenton ou à Port-Hope. Il y a près de huit ans que ces travaux sont adjugés. Jamais depuis son arrivée au pouvoir le ministère qui est sur ces bancs n'a passé une seule adjudication relativement à ces ouvrages. Déjà avant cela les soumissions avaient été demandées par la voie des journaux. Les élévateurs hydrauliques étaient projetés et le Gouvernement avait à les faire exécuter ; il avait à donner à faire la partie qui va de Kirkfield au lac Simcoe.

Le ministre en charge va, je n'en doute pas, presser les choses, depuis surtout qu'il sait que son chef prend un vif intérêt au canal de Trent et que le directeur général des Postes voudrait en faire passer des embranchements dans tous les villages de sa circonscription, lui qui, il y a des années, remplissait, en dénonciations contre ce projet, colonnes sur colonnes du compte rendu des séances de la Chambre.

Nous aimerions à voir la fin de ce travail. Nous voudrions voir se terminer les extrémités, celle de la baie Georgienne et celle de Trenton. Il y a tout le long du tracé, à Barrie, à Orillia, à Lindsay, à Beaverton et à Peterborough, d'immenses moulins qui font venir le grain du Nord-Ouest par chemin de fer ; avec ce canal, ils pourraient le faire venir dans des barges à des taux moins élevés et être par là en mesure de le disputer à leurs concurrents avec avantage sur les marchés du monde.

Je compte que le ministre va remplir ses promesses et insérer dans son budget de cette année un million ou deux pour cet objet. On nous dit que l'argent ne manque pas; mais c'est sans doute la construction du Grand-Tronc-Pacifique qui gêne la réalisation des autres projets. Les études préparatoires se trouvant faites tant à la baie Georgienne qu'à Trenton, il ne reste plus au ministre qu'à demander des soumissions.

Pendant que j'ai la parole, j'en profiterai pour appeler l'attention du ministre sur certains faits que je désire porter à sa connaissance.

Le mode d'ouverture et de fermeture des portes le long de cette route ne me paraît pas être des plus modernes. A Fénélon-Falls, la lenteur de la manœuvre retardera de vingt à vingt-cinq minutes le passage des bateaux, lequel devrait pouvoir s'exécuter en moins de dix minutes. Au-dessus de Fénélon-Falls, il y a un pont tournant ; le courant est très rapide à cet endroit, et les bateaux à vapeur, qui feront le voyage régulier, arriveront au pont vers le temps où le train du matin viendra prendre la traversée ; ces bateaux devront attendre, au large, que le train soit passé et, par une journée de grand vent, je doute qu'ils puissent tenir en place dans le chenal. Je recommanderais de construire une jetée protectrice aux frais de l'Etat un peu en amont de ce pont tournant.

M. EMMERSON : Ou bien prolonger la jetée.

M. SAM. HUGHES : Encore. Cela reviendrait au même.

Autre chose maintenant : c'est que tout le long de ces cours d'eau il y a de grandes quantités de billes flottantes qui parfois bloquent la rivière et font grandement obstacle à la navigation. Le ministre ne pourrait-il pas imaginer un moyen de parer à cet inconvénient. Il n'y a en ce moment dans ces eaux qu'une barge, et elle ne suffit pas à la besogne qu'elle doit faire ; il en faudrait une autre, et je suis sûr que le ministre en ordonnera la construction, dès qu'il se sera rendu compte des faits que je lui signale.

L'honorable ministre avait promis de nous donner des explications à propos des terres des townships de Verulam et d'Emily que pourrait menacer le débordement des eaux du canal.

Il y a aussi le lac Pigeon qui pourrait desservir une grande étendue de pays, si seulement son lit était débarrassé ; des barges d'un tirant d'eau de trois à cinq pieds y navigueraient à l'aise, et je recommanderais au ministre d'y envoyer son ingénieur, pour qu'une autre année il soit à faire ouvrir ces passages.

Autre chose encore : les systèmes de transport modernes exigent que nous donnions au sas des écluses plus d'amplitude. En effet, les longues barges sont les plus profitables. Si l'élévateur hydraulique de Peterborough le permet, il faudra avoir soin de construire de plus grandes écluses que celles d'à présent.

Un mot de plus et je termine. Il y a au nord du lac Balsam quantité d'autres lacs en nombre presque incalculable et qui font de beaux réservoirs. Je me ferais une joie d'amener le ministre voir cette splendide série de lacs : il n'y a pas au monde de plus beau coup d'œil. Les bords de beaucoup de ces lacs sont rocheux, les terres généralement sans valeur agricole, les bois qui pouvaient les border ont disparu sous la hache du bûcheron. On pourrait donc en faire des réservoirs destinés à alimenter le canal. Le lac Balsam fait déjà cet office à l'égard des sections extrêmes de Trent et de la baie Georgienne.

Je vois que le Gouvernement se propose de faire l'acquisition de ces eaux et de poursuivre l'exécution du projet que je lui ai proposé en 1890, c'est-à-dire d'utiliser ces lacs en les aménageant de façon à faire servir l'eau qu'ils contiennent. La navigation y trouverait son compte aussi bien que les industriels établis le long du canal. Une ville manufacturière attire du monde au pays et alimente les chemins de fer et les

canaux. Le ministre aurait-il la complaisance de nous dire ce qu'il y a de fait dans ce sens ? Il y a au nord de Cobokonk des milliers de colons. Je vois que dans la province de Québec, en arrière de Buckingham, comme aussi dans l'ouest d'Ontario, fort loin des principales avenues du commerce, le Gouvernement a rendu accessible à la navigation certains lacs de l'intérieur; or, ceux dont je parle se rattachent à la série de lacs et de cours d'eau où va passer le canal de Trent, et les ouvrages que l'on y pourra exécuter auront à juste titre le caractère de travaux intéressant le pays en général.

Il y a quelques années on se raillait de ceux qui prêchaient l'établissement de cette route ; mais aujourd'hui les hommes de gros bon sens s'aperçoivent que nous n'aurons jamais assez de voies navigables. Nous sommes favorables au canal de Welland, à celui de la baie Georgienne, et nous voulons que l'on favorise également le canal de la Trent. Nous voulons laisser tomber l'écho des harangues que le directeur général des Postes (sir William Mulock) nous faisait autrefois dans ses jours d'opposition, pour ne plus prêter l'oreille qu'à ses discours de l'heure présente. Il a été un peu lent à se rallier à nous et son opposition a beaucoup retardé la réalisation de nos projets.

Sir WILLIAM MULOCK : Jamais de ma vie je n'ai dit un mot contre ces entreprises.

M. SAM. HUGHES : Il faut donc que mes oreilles m'aient trompé. J'ai toujours pensé que l'honorable ministre avait fait cause commune avec le sénateur actuel de Mount-Forest, l'honorable M. McMullen, qui ne cessait de discourir contre un projet auquel il ne connaissait rien. J'accepte, il va sans dire, la dénégation de l'honorable ministre, et je me tiens pour content de le voir aujourd'hui appuyer ce projet de canal.

Les chaînes de collines dont j'ai parlé courent au nord-ouest et au sud-ouest. Il n'y a qu'un chemin qui pénètre vers le nord, et c'est celui d'Haliburton ; il remonte la vallée de la rivière Burnt. Entre là et les eaux de la rivière Gull, il y a cette barrière de collines, par-dessus laquelle les cultivateurs sont obligés de tirer leur bois et leurs autres produits. Il est impossible de faire franchir ainsi à du bois franc plus de six ou sept milles de colline et de le porter avec profit au marché. Avec à peu près $100,000, on peut rendre les eaux de la rivière Gull navigables sur une distance de cinquante à soixante et quinze milles. Il n'y a pas un mille de creusage à faire ; tout ce qu'il faut, c'est d'établir des digues aux lacs et des écluses entre eux. Cela créerait de nouvelles voies de navigation et permettrait d'utiliser une vaste étendue de pays où abondent le bouleau, l'érable et autres bois durs aujourd'hui fort recherchés. Ce sera un bienfait pour les cultivateurs établis près de ces eaux, aussi bien que pour les populations du centre de l'Ontario. Je le dis en toute sincérité, et je sais que le ministre verra la chose du même œil. Je m'attends bien que le ministre ne va pas décider l'affaire sur-le-champ, mais j'espère qu'il l'étudiera et que l'année prochaine il y aura au budget un crédit affecté à l'exécution du projet.

Je voudrais aussi lui faire bien comprendre la nécessité qu'il y a de pousser vigoureusement les travaux aux deux bouts du canal de Trent. Maintenant que le directeur général des Postes est sorti des voies de la critique pour entrer dans celles de l'homme d'Etat qui ne songe plus qu'à créer, j'espère qu'il emploiera toute son influence à presser l'achèvement de ces ouvrages jusqu'au lac Ontario.

M. FOSTER : Pendant les quelques années que j'ai passées hors de la Chambre je n'ai peut-être pas suivi, d'aussi près que d'autres, les divers incidents qui se rattachent à cette question du canal de de Trent. Le budget de 1904-1905 affectait à ces travaux une somme de $411,000 et aujourd'hui on nous demande $300,000, en tout trois quarts de million ou à peu près. Je serais content que le ministre voulût bien me dire, en peu de mots, où ces travaux en sont rendus. Déjà il m'a fait la gracieuseté de me fournir un plan de l'ouvrage et si maintenant il voulait bien nous donner une idée de l'avancement des travaux, ce serait, je crois, une bonne chose et pour le comité et pour le public. Lorsque le public entend parler de ce travail, la connaissance qu'il en prend se rapporte ordinairement tantôt à une section tantôt à une autre ; et ce que je voudrais, ce sont des explications sur l'ensemble des travaux déjà exécutés, sur ce qui reste encore à faire, sur l'état d'avancement de la navigation dans ces localités. Pour commencer par la baie Georgienne, dans quelles conditions se fait la navigation jusqu'au lac Simcoe?

M. EMMERSON : Il n'a encore rien été fait là. La section terminée à l'heure qu'il est va de Kirkfield à Heeley's-Falls.

M. FOSTER : En suivant le lac Balsam, passé Fénélon-Falls, depuis la lac à l'Esturgeon, jusqu'au lac Pigeon . . .

M. EMMERSON : Je ne me souviens pas des localités, mais je sais que le canal se rend à Heeley's-Falls, en passant par Peterborough.

M. FOSTER : Quel est le degré de navigabilité de cette section dont parle le ministre ?

M. EMMERSON : On y a six pieds d'eau.

M. FOSTER : Sert-elle actuellement à la navigation ?

M. EMMERSON : Entre ces deux points, oui, régulièrement.

M. FOSTER : A quelle section travaille-t-on en ce moment ?

M. EMMERSON : Entre le lac Balsam et le lac Simcoe. Lorsque ces travaux-là

seront finis, nous aurons un ensemble complet de voies navigables depuis le lac Simcoe jusqu'à Heeley's-Falls.

M. FOSTER : Que reste-t-il à faire pour compléter le travail entre Kirkfield et Gamebridge ?

M. EMMERSON : Tout cela est en voie d'exécution—les sections 2 et 3. Il y a à deux milles au nord de Kirkfield l'élévateur hydraulique n° 2. Quand ces deux sections, qui comprennent l'élévateur hydraulique, seront terminées, le réseau de voies navigables sera complet depuis le lac Simcoe jusqu'à Heeley's-Falls, avec une profondeur d'eau de six pieds.

M. FOSTER : Est-ce que cela admet le remorquage ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Est-ce là que se dépense l'argent de ces crédits ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Et les travaux qui se font en ce moment, quand seront-ils terminés ?

M. EMMERSON : Cette année.

M. FOSTER : A partir de Heeley's-Falls, qu'y a-t-il de fait jusqu'à Trenton ?

M. EMMERSON : C'est là la section à propos de laquelle il y a doute sur la route à suivre. Pour atteindre le lac Ontario, deux routes se présentent : l'une est celle de Port-Hope.

M. FOSTER : Vous voulez vous rendre de Heeley's-Falls à Port-Hope ?

M. EMMERSON : L'autre est celle de Trenton. On a aussi parlé de Cobourg et d'une autre route encore : celle du port de Presqu'Ile, que l'on a signalé à mon attention ces jours derniers.

M. FOSTER : Ainsi, depuis Heeleys'-Falls jusqu'à Trenton, il n'y a rien de fait qui puisse profiter à la navigation?

M. EMMERSON : Rien.

M. SAM. HUGHES : Je suis heureux de voir que, des deux côtés de la Chambre, on prend intérêt à cette importante voie de navigation dans les environs de laquelle j'ai eu l'avantage de demeurer. Je dirai à l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) que les eaux de la baie Georgienne sont à 580 pieds au-dessus du niveau de la mer. De la baie Georgienne au lac Couchiching il y a environ treize milles.

M. FOSTER : Pourquoi ne pas remonter par la rivière Severn ?

M. SAM. HUGHES: C'est un pays rocheux où il faudrait faire un long détour. La route que le rapport a indiquée comme la plus favorable est la route directe qui passe au lac Couchiching et vient aboutir à Waubashene.

Le lac Couchiching est à 719 pieds au-dessus du niveau de la mer. De là, on descend le lac Simcoe jusqu'à Gamebridge pour remonter ensuite la rivière Talbot ; entre Simcoe et Balsover, il y aura du déblai à faire; puis, en atteignant Kirkfield, une écluse d'environ 50 pieds de haut. Le lac Balsam est à 838 pieds au-dessus du niveau de la mer. Du lac Balsam vous passez dans le lac Cameron par la rivière Rosedale. A Rosedale, entre le lac Balsam et lac Cameron, il faut une écluse de 3 ou 4 pieds. Du lac Cameron vous passez dans le lac à l'Esturgeon au moyen de deux écluses de 28 pieds de hauteur ; puis de ce dernier lac dans celui de Pigeon à l'aide d'une écluse de 6 à 7 pieds de haut. A partir du lac Pigeon, le niveau est égal jusqu'à Buckhorn. Ici, il faut une écluse. Vous passez ensuite dans les lacs Deer et Lovesick. A Burleigh-Falls, des écluses vous font entrer dans les lacs Stony et Clear. Par le lac Clear vous vous rendez à Lakefield et enfin à Peterborough, où vous atteignez l'élévateur hydraulique. A partir de l'élévateur de Peterborough le voyage se fait sans interruption jusqu'à Heeley's-Falls, la route est libre. Il peut y avoir certain travail à faire entre Campbellford et Chisholm's-Rapids et aussi pour arriver à Trenton, distance de neuf milles et demi ou dix milles, mais on peut surmonter la difficulté en endiguant la rivière.

Je puis dire qu'à l'heure actuelle la navigation est continue de Kirkfield à Heeley's-Falls, au moins en été. Dès que les écluses de Kirkfield seront terminées, la voie sera ouverte depuis Orillia jusqu'à Heeley's-Falls, et il n'y aura plus que les deux bouts à finir : voilà ce que je presse le ministre de terminer au plus tôt.

M. FOSTER : Quelle est la distance de Heeley's-Falls à Lakefield ?

M. SAM. HUGHES : Près de 200 milles. Il n'y a pas un pouce de déblai à faire, sauf à l'entrée de l'ouest. Nulle tranchée à exécuter, sauf peut-être un demi-mille ici et là. Ce sont des côtes sûres tout le long de la route, et les bateaux y peuvent avancer toutes voiles dehors.

M. FOSTER : Je suis très obligé au ministre et à l'honorable député des renseignements qu'ils m'ont fournis.

M. WARD : J'aimerais à savoir du ministre si on a l'intention de faire de nouvelles études relativement au tracé de Trenton avant de décider où se fera la sortie du canal.

M. EMMERSON : Cette affaire a été portée à ma connaissance depuis si peu de temps que je ne suis pas en mesure de répondre à la question de l'honorable député. J'ai confié la chose à l'ingénieur en chef, et nous aurons à nous enquérir de la praticabilité de cette route. Il est bien inutile de faire des études sur le terrain, si nous n'avons pas espoir qu'elles puissent servir

aux besoins du canal. Je sais que les municipalités demandent que l'on fasse choix de cette route.

M. FOSTER : Quelles sont les raisons qui ont déterminé le ministre à faire faire des études sur la route de Cobourg ?

M. EMMERSON : Ordre a été donné à l'ingénieur en chef d'étudier à fond toutes les issues possibles de ce canal sur le lac Ontario, et l'ingénieur en charge a décidé que la route de Cobourg valait la peine d'être étudiée.

M. FOSTER : Ainsi la chose a été laissée à l'initiative de l'ingénieur.

M. WARD : Je me permettrai de faire observer au ministre qu'il se trompe un peu en disant que les études relatives au tracé de Cobourg ont été commencées au mois de décembre. Déjà au mois d'octobre j'entendais dire que les ingénieurs étaient sur les lieux.

M. EMMERSON : C'est une erreur ; j'ai ici un mémoire de l'ingénieur, où il est fait mention de l'époque où les travaux ont commencé.

M. WARD : Pourtant j'ai bien entendu dire, pendant la campagne électorale, que les études du canal se poursuivraient en même temps à Cobourg et à Port-Hope. C'à été la première nouvelle que j'en ai eue.

(L'item est adopté.)

Canal des Galops—pour aveugler une fuite, $25,000.

M. EMMERSON : C'est une dépense que nécessitent certaines fissures survenues aux berges. Des caissons avaient été laissés là pendant que le canal se construisait, il y a de cela des années. Depuis, le niveau a été élevé, et la pression sur les bords s'est accrue en conséquence ; l'eau s'est fait jour à travers et le long de ces caissons. Le travail se fait par entreprise et a été adjugé à M. O'Leary.

M. J. D. REID : Je ne comprends pas bien comment cette fuite a pu se produire. Il y avait là, je me souviens, certain endroit où l'eau s'échappait il y a quelques années ; mais j'ai toujours pensé que les premiers entrepreneurs y auraient mis bon ordre au moment même où ils faisaient ces travaux d'excavation et consolidaient la berge. Cette berge a été élevée d'à peu près six pieds dans toute sa longueur.

M. EMMERSON : Ce qui a eu pour effet, au dire des ingénieurs, d'accroître la pression de l'eau et d'agrandir encore davantage la fissure.

M. J. D. REID : Il va sans dire, puisqu'il y avait six pieds d'eau de plus dans le canal ; mais alors les entrepreneurs étaient censés devoir y mettre assez de roches et de terre pour fixer la berge et ils ont manqué à leurs obligations.

M. EMMERSON : Ces travaux sont d'absolue nécessité, et l'ingénieur en chef me dit que ce n'est pas là la cause de ce défaut.

M. J. D. REID : J'ai fort bon souvenir des travaux exécutés à l'époque, et qui avaient, supposait-on, pour objet de consolider la berge, de façon à prévenir toute fuite de l'eau. Mon opinion est que l'ouvrage a été mal fait au moment où les entrepreneurs procédaient au remplissage de la berge.

M. EMMERSON : Ce n'est pas ce que me dit l'ingénieur : l'ouvrage a été bien fait en ce qui regarde la berge et cette fuite serait le résultat de la pression de l'eau sur la berge renouvelée.

M. J. D. REID : Que va-t-on faire ?

M. EMMERSON : Le caisson sera renouvelé. Les travaux sont déjà commencés, et ce crédit de $25,000 suffira certainement pour compléter l'ouvrage.

M. J. D. REID : Je demandais au ministre l'année dernière de prendre des mesures en vue de faire ouvrir le pont de Cardinal de façon moins primitive. Voici la question que je lui posais :

M. J. D. REID : Le ministre a-t-il pris les mesures nécessaires pour que le pont, à Cardinal, soit dorénavant manœuvré autrement que par un moteur à bras ?

L'honorable M. EMMERSON : Le département s'occupe de cette question en ce moment.

M. J. D. REID : Voilà un an qu'il s'en occupe.

L'honorable M. EMMERSON : On a attiré mon attention là-dessus ce matin même, et des instructions ont été données pour que la manœuvre du pont se fasse à l'avenir à l'électricité.

Il y a un an de cela, et cependant rien encore n'a été fait.

M. EMMERSON : Nous avions fait à l'époque des arrangements à cet effet avec la "Edwardsburgh Starch Company." Ces arrangements sont en bonne voie d'aboutir, et j'ai tout lieu de croire que bientôt rien n'empêchera plus d'arriver à une solution de ces embarras.

M. J. D. REID : Sera-ce prochainement ?

M. EMMERSON : Nous l'espérons.

M. J. D. REID : L'entreprise a-t-elle été confiée à cette compagnie que le ministre vient de mentionner ?

M. EMMERSON : Le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'avait pas tout d'abord pu s'entendre avec la compagnie, mais les négociations se poursuivent en ce moment en vue de régler toutes ces difficultés. Nous sommes convenus de prix, et, si le marché n'est pas encore passé et signé, il n'en est pas moins certain que l'affaire va s'arranger.

M. J. D. REID : Ce crédit de $26,000 que l'on affecte aux rapides des Galops suffira-t-il, dans la pensée du ministre, pour terminer les travaux, ou y aura-t-il d'autres sommes à voter pour ces ouvrages ?

M. EMMERSON : Rien de plus pour cela.

M. J. D. REID : Cela met fin à l'affaire ?

M. EMMERSON : Oui.

(Adopté.)

Canal de Cornwall—pour remplir l'espace entre les anciennes et les nouvelles écluses au pied du canal, $4,000.

M. FOSTER : Est-ce par entreprise que se fera cet ouvrage ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : On avait voté $2,000 l'année dernière : a-t-il été fait quelque chose jusqu'à présent ?

M. EMMERSON : Non, rien. Rien n'avait été voté l'année dernière.

M. FOSTER : Si, $2,000.

M. EMMERSON : C'est une erreur.

M. J. L. REID : Qu'est-ce que le Gouvernement entend faire à propos de ce service d'éclairage ? Entend-il racheter l'usine et la faire exploiter par ses agents ou continuer le marché qui existe déjà. L'état a le droit d'expropriation. Je crois que cette même question s'est présentée l'année dernière.

M. EMMERSON : Dans le momoent, je ne vois pas de raison pour nous engager à présent.

(Adopté.)

Canaux de Williamsburg—pour acheter un monte-charge et une pompe à vapeur, $1,500.

M. J. D. REID : Pourquoi cette dépense.

M EMMERSON : Il n'y a jamais eu de monte-charge ni de pompe à vapeur sur les canaux de Williamsburg et ces appareils sont devenus nécessaires pour le gros trafic.

M. J. D. REID : Je crois que dans le budget de l'an dernier il y avait un crédit pour changer le système pour ouvrir les portes d'écluses. Cela est-il fait ?

M. EMMERSON : On y travaille actuellement.

M. J. D. REID : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise

M EMMERSON : Oui.

M. REID : Quel est l'entrepreneur ?

M. EMMERSON : Je ne me rappelle pas le nom.

M. REID : Je m'informe de cela parce que je n'ai pas vu dans les journaux qu'on ait demandé des soumissions

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef me dit qu'on en a demandé publiquement.

M. REID : Qu'est-ce que le ministre entend faire au sujet de cette place de percepteur sur le canal Wallaceburg ? Je vois ici que le percepteur à Cardinal a reçu $1,051.-51, bien qu'il n'ait pas perçu un seul sou de péage, l'an dernier

M. EMMERSON : Nous aurons bientôt l'occasion de discuter cette question des percepteurs. Je serai probablement alors en état de déclarer si le Gouvernement entend ou non reprendre la perception des péages.

M. FOWLER : En attendant le ministre pourrait nous dire pourquoi ces $1,051 ont été payés.

M. EMMERSON : Cela a déjà été expliqué mainte et mainte fois. Les péages ont été abolis pendant une période de deux ans, mais il fallait maintenir les percepteurs à leur poste, pour avoir un relevé exact du trafic sur les canaux, et savoir si ce trafic avait augmenté par suite de l'abolition des péages. C'est ce qui a eu lieu pendant les deux dernières saisons.

M. FOWLER : Comment arrive-t-on à déterminer les émoluments de ces percepteurs ?

M. EMMERSON : Les percepteurs recevaient un salaire fixe, et il leur a été continué. Si les canaux doivent rester libres, nous aurons à prendre une décision à l'égard de ces percepteurs.

(Adopté.)

Canal Murray, $18,000.

M. FOSTER : Le ministre pourait donner quelques explications.

M. CAMERON : De chaque côté de ce canal et aux deux exetrémités, il y a dix caissons en bois, reliés par quatre poutres et un tablier. Ces caissons sont à 24 pieds les uns des autres et il y en a 20 à chaque bout. Ces caissons et le tablier, construits il y a une vingtaine d'années, tombent de décripitude. Nous les reconstruisons en béton, depuis un pied au-dessous du niveau de l'eau à eau basse, jusqu'à une hauteur de 8 pieds, au-dessus du niveau à eau basse. Le mur aura 9 pieds de hauteur, 25 pieds 6 pouces d'épaisseur pour les cinq premiers pieds et 2 pieds d'épaisseur pour les quatre autres. Les dimensions des caissons sont de 25 pieds par 30, ce qui donne 100 verges pour chacun. Nous en avons déjà reconstruit deux à même le crédit affecté aux réparations. Il en reste encore dix-huit à chaque bout, à reconstruire. L'an prochain nous demanderons un crédit pour reconstruire ceux de l'extrémité ouest, de la même manière. Nous réalisons une notable économie en reconstruisant ces caisons en béton.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous dire quel trafic se fait par ce canal, et sait-il s'il augmente ou diminue ?

M. EMMERSON : Parlant de mémoire, je crois que l'an dernier, il a été plus faible

que l'année précédente. Il y a eu des variations, mais dans l'ensemble, le trafic va en augmentant.

M. FOSTER : Le ministre peut-il donner le tonnage de la navigation qui passe par ce canal ?

M. EMMERSON : Je ne puis pas retenir tous ces chiffres dans ma mémoire ; il n'y a pas longtemps, on m'a fourni un état général du trafic des canaux, mais je ne puis pas me rappeler les détails.

M. FOSTER : Il serait intéressant de connaître l'influence de ce canal sur le trafic.

M. EMMERSON : Je sais que le trafic a augmenté, mais je ne saurais dire s'il y a eu augmentation sur ce canal en particulier.

(Adopté.)

Canal, Welland—imputable sur le revenu, $85,000.

M. EMMERSON : Un crédit de $20,000 a été voté l'an dernier ; $10,000 seulement ont été employés et nous demandons que $10,000 soient votés de nouveau.

M. FOSTER : Le crédit suivant est-il aussi une partie du crédit de $30,000 voté l'an dernier, qu'il s'agit de voter de nouveau?

M. EMMERSON : Non ; les $30,000 ont été employés. Ces travaux sont commencés depuis un certain temps, et sont exécutés par les employés du canal. A venir jusqu'à 31 décembre 1904, il avait été dépensé $50,400 sur les travaux à Port-Dalhousie et ceux qui restent encore à faire coûteront $39,200. Le coût estimatif était de $89,600.

M. FOSTER : Quel a été le revenu du canal Welland, l'an dernier?

M. EMMERSON : Il n'y en a pas eu, les péages étant abolis.

M. FOSTER : Alors comment pouvez-vous imputer cette dépense sur le revenu?

M. EMMERSON : C'est une simple fiction ; je crois cependant qu'il y a eu un faible revenu provenant de la location de terrains.

M. HENDERSON : Le ministre dit que ces travaux sont exécutés par les employés du canal. Faut-il conclure de là qu'il y a toute l'année, un personnel occupé aux réparations?

M. EMMERSON : Durant l'été. Nous avons des ateliers à Port-Dalhousie, depuis des années. Ces ouvriers réparent les portes et quand il n'y a pas de réparations à faire, ils font des portes neuves, pour que nous en ayons toujours sous la main.

M. HENDERSON : Combien de ces ouvriers sont employés en permanence? Il me semble que ces sortes de travaux devraient être exécutés autrement.

M. EMMERSON : Si mon honorable ami visitait le canal et connaissait la nature du travail que font ces ouvriers, il comprendrait que nous avons tout intérêt à ce qu'il se fasse ainsi. Il est impossible de demander des soumissions pour ces travaux. Les matériaux sont achetés par soumission, le bois est soigneusement emmagasiné et séché, et nous avons ainsi des matériaux de première classe pour réparer nos anciennes portes ou en faire de nouvelles. Nous devons continuellement avoir des portes de rechange, en cas d'accidents. Il arrive assez souvent qu'un bateau vienne donner contre une porte et la brise. Pour éviter les retards, nous en avons une toute prête, pour la remplacer.

M. HENDERSON : Ces hommes sont congédiés à l'automne.

M. EMMERSON : Oui.

M. HENDERSON : Cela offre aux amis du Gouvernement qui habitent le long du canal une belle occasion de distribuer des faveurs.

M. EMMERSON : C'est une conséquence inévitable de la situation.

M. FOSTER : Ces ouvriers sont-ils ce qu'on appelle des surnuméraires permanents; c'est-à-dire, reprend-on les mêmes, chaque année?

M. EMMERSON : Oui. Plusieurs d'entre eux travaillent sur le canal depuis des années. Naturellement, il arrive quelquefois qu'il y a beaucoup d'ouvrage et nous en engageons un plus grand nombre.

M. LENNOX : Le ministre dit que ces ouvriers ne réparent pas seulement les anciennes portes, mais en faut de neuves. Font-ils toutes les portes dont nous avons besoin, ou bien l'administration est-elle quelquefois obligé d'en acheter ?

M. GERMAN : Elles sont toutes faites par les employés du canal.

M. J. D. REID : Pour l'achat des matériaux et fournitures pour le canal, le ministre demande-t-il toujours des soumissions?

M. EMMERSON : Les travaux en fer qui entrent dans la construction de ces portes sont donnés à l'entreprise. Je parle en ce moment du canal Welland. Les vannes et les appareils de suspension qui ne fonctionnaient pas bien vont être changés. Les vannes à chaîne seront remplacées par ce qu'on appelle des vannes à papillon.

M. J. D. REID : Je ne comprends pas que sur des canaux tout récemment construits les frais d'entretien aillent toujours en augmentant ; sur le canal Williamsburg, l'an dernier, les réparations ont coûté $20,254, et les salaires se sont élevés à $10,212. Les dépenses sont doubles de ce qu'elles étaient, il y a quelques années, quand le canal était vieux et exigeait beaucoup plus de réparations. Le ministre peut-il expliquer pour-

quoi les dépenses ont augmenté si rapidement?

M. EMMERSON : L'entretien d'un canal neuf est beaucoup plus coûteux. Il est beaucoup plus difficile de tenir de nouvelles berges en bon ordre que des vieilles, parce que le terrassement et la stabilité qui se produisent avec le temps, les rendent plus résistantes et moins susceptibles d'être endommagées par l'eau. D'un autre côté, le taux des salaires a été considérablemeut augmenté.

M. FOSTER : Ces réparations s'étendent-elles sur toute la longueur du canal ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la longueur du canal ?

M. EMMERSON : Vingt-sept-milles.

M. FOSTER : Ces dépenses sont très élevées. L'an dernier on a dépensé sur le canal Welland $85,000 ou $86,000 pour la main-d'œuvre et les matériaux. Qui engage les hommes et veille à ce qu'ils travaillent ; qui achète les matériaux et tiennent la main à ce qu'ils ne soient pas payés trop cher ?

M. EMMERSON : Tout cela est laissé à l'ingénieur surintendant du canal, M. J. L. Weller, qui est un homme très capable. Tous les ans des soumissions sont demandées pour tous les matériaux dont nous avons besoin et les soumissions sont envoyées au ministère. Je les examine personnellement, et les plus basses sont acceptées. Tout ce qui est envoyé sur le canal, outils ou matériaux, est acheté par soumissions.

M. FOSTER : Quelle publicité donne-t-on à ces soumissions ? Une publicité purement locale, je suppose ?

M. EMMERSON : Pas du tout. Quelques-uns de nos fournisseurs demeurent à Sainte-Catherine; mais nous en avons aussi à Hamilton, à Toronto et ailleurs.

M. BLAIN : Devons-nous comprendre que c'est l'ingénieur qui engage les hommes sur le canal Welland ? Cela ne concorde guère avec la doctrine émise l'autre jour par le ministre, lorsqu'il a dit qu'il consultait invariablement le représentant du district. Ne le consulte-t-il pas dans ce cas-ci ?

M. EMMERSON : Je soupçonne mon honorable ami d'interpréter un peu à sa guise ce qu'il entend. Je n'ai rien dit de tel, mais j'ai dit que si j'étais appelé à décider une question de faveur ministérielle, je consulterais toujours mes amis. L'honorable député peut tirer de ces paroles tout l'avantage qu'il voudra. Aujourd'hui on me pose une question relative au canal Welland et je réponds que la nomination des fonctionnaires est faite par le ministre, mais que l'engagement des employés, qui travaillent périodiquement, est laissé à l'ingénieur dirigeant. C'est le département qui nomme les employés permanents. Dans certains cas, quand c'est nécessaire, la nomination est faite par décret du conseil des ministres; dans les autres cas, par le ministre seul.

M. BLAIN : Je ne veux pas faire dire au ministre autre chose que ce qu'il a dit, et je suis certain qu'il ne veut pas non plus défigurer le sens de mes paroles ; c'est cependant ce qu'il vient de faire. Je lui ai posé, l'autre jour, la même question : quelle est la règle de son ministère relativement à l'engagement de ces hommes, et il m'a donné une réponse catégorique sur le sens de laquelle il n'y avait pas à se tromper. Cette réponse a été que sa règle était de consulter le représentant du comté. L'honorable ministre fait un geste de dénégation, mais le compte rendu officiel des débats est là pour me donner raison.

Il s'agissait d'un crédit affecté aux réparations du canal de Cornwall, et nous discutions à propos du grand nombre d'ouvriers engagés pendant la campagne électorale. Mais, ce soir, en réponse à l'honorable député de Toronto-nord, le ministre dit que l'engagement des employés est laissé à l'ingénieur. J'ai renouvelé ma question de l'autre jour, et il a répété que telle était la règle de son département. Je voudrais savoir à quoi m'en tenir sur ce point.

M. EMMERSON : Quand l'occasion se présente au ministère d'employer des ouvriers et que c'est à moi à décider, je déclare franchement que, si la chose est possible, je consulte le représentant du district, si c'est un partisan du Gouvernement. Mais pour le moment, il s'agit du canal Welland, et je répète que c'est l'ingénieur dirigeant qui engage les ouvriers qui y travaillent temporairement ; quand il y a des emplois permanents à donner, nous les donnons à ceux qui nous sont recommandés par nos amis, s'ils possèdent les qualités requises.

(Adopté.)

Pour construire un mur de soutènement dans la tranchée en roc vif, $60,000.

M. REID : Le Gouvernement a-t-il un programme arrêté sur la question de donner au canal Welland une profondeur de 20 pieds ?

M. EMMERSON : Il n'y a rien de décidé, encore.

(Adopté.)

Canal de la Trent—améliorations, $17,000.

M. FOSTER : A quoi sera affecté ce crédit ?

M. EMMERSON : Ces améliorations comprennent les travaux suivants : une jetée à Lovesick, $2,000 ; un débarcadère, au bas du canal, à Young's Point, $3,000 ; nouveau pont mobile, à Young's Point, $3,500 ; enlèvement d'un haut-fond dans la rivière en bas de Pe-

terboro, $2,000 ; achat de matériaux pour réparations en béton, $1,500.

(Adopté.)

Canal Saint-Ours.—Nouvelles jetées et estacades, $7,300.

M. EMMERSON : L'espace réservé au mouillage est tout à fait insuffisant. Il faut prolonger les jetées de 200 pieds. Les ingénieurs me disent que ces travaux sont urgents. Ils coûteront $7,300.

(Adopté.)

Réparations aux piliers de dérivation, à Greece's-Point $4,650 ; construction d'un nouveau phare, $190 ; reconstruction du quai de Grenville, 23,000.

M. PERLEY : Pourquoi cette dépense ?

M. EMMERSON : Ces piliers ont été construits en 1880, et un certain nombre ont besoin d'être reconstruits. Il faut aussi, à cet endroit, un phare qui coûtera $190. Il y a ensuite le quai de Grenville qu'il faut reconstruire. L'an dernier nous avons demandé un crédit de $23,000, mais il n'a pas été employé, et je demande qu'il soit voté de nouveau.

M. FOSTER : Cela devrait être indiqué dans le budget.

M. EMMERSON : C'est simplement un ancien crédit à renouveler.

M. FOSTER : Le ministre semble avoir apporté très peu de soins à la préparation de ses prévisions budgétaires ; on rencontre plusieurs de ces erreurs.

M. EMMERSON : Elles ont été envoyées à l'imprimerie en parfait ordre.

M. FOWLER : Alors la correction des épreuves est défectueuse ?

M. EMMERSON : Certainement ; j'ai constaté plusieurs erreurs de ce genre.

M. LENNOX : C'était la même chose l'an dernier.

M. EMMERSON : J'avais recommandé aux fonctionnaires du département de bien faire attention cette année, parce que l'an dernier je me suis trouvé, à plusieurs reprises, dans l'embarras, parce que les crédits déjà votés n'étaient pas indiqués.

M. FOWLER : Qui corrige les épreuves ?

M. EMMERSON : Je l'ignore. Je suppose que ce travail se fait à l'imprimerie.

M. FOSTER : Construisez-vous un nouveau quai à cet endroit ?

M. EMMERSON : Il y en avait un que nous reconstruisons. Il s'agit d'un crédit déjà voté l'an dernier.

M. FOWLER : La somme me paraît considérable.

M. FOSTER : Ce quai sert-il au trafic du canal ?

M. EMMERSON : Il a toujours été employé à cela.

M. FOSTER : Ce travail est-il donné à l'entreprise ?

M. EMMERSON : Oui, les entrepreneurs sont MM. Martineau et fils ; des soumissions ont été demandées publiquement. Le marché a été passé le 5 décembre. Il n'y a encore rien de fait, vu la date avancée à laquelle le contrat a été signé.

M. FOWLER : Enlève-t-on le vieux quai pour construire le nouveau ?

M. EMMERSON : On le démolit jusqu'à fleur d'eau.

M. FOWLER : Quelles sont les dimensions de ce quai ?

M. EMMERSON : Environ 300 pieds de longueur. Il entre une grande quantité de béton dans ces travaux.

M. PERLEY : Ce quai est nécessaire. Il y en a toujours eu un à cet endroit, d'aussi loin que je me rappelle. Je vois avec plaisir que le ministre a donné ces travaux à l'entreprise, car l'an dernier, quand il s'est agi de construire des jetées de dérivation à ce même endroit, le département a payé $30 du 1,000 pieds pour de l'épinette et de la pruche,—un prix que je n'ai jamais pu obtenir depuis que je vends du bois.

M. FOWLER : L'an dernier on a construit une jetée de dérivation. Ne peut-elle pas servir aux nouveaux travaux ?

M. EMMERSON : Une jetée de dérivation est bien différente d'un quai.

M. FOSTER : Pourquoi le ministre a-t-il payé $30 du 1,000 pieds pour du bois ; quand un commerçant de bois déclare qu'il n'a jamais pu obtenir un prix aussi élevé ?

M. EMMERSON : Cela se passait un an avant mon arrivée au ministère. L'ingénieur en chef m'informe que tous ces matériaux ont été achetés sur soumissions.

M. FOSTER : Même après avoir demandé des soumissions, si le ministre constate que les prix sont tous trop élevés, son devoir est de n'en accepter aucune.

M. EMMERSON : Si un cas comme celui-là se présentait, j'hésiterais certainement à accepter une seule de ces soumissions, et je suis convaincu que c'est ce qui se fait généralement dans le département.

M. FOWLER : Est-ce à cause de la grosseur inaccoutumée de ce bois qu'on l'a payé $30 du 1000 pieds ?

M. EMMERSON : L'ingénieur en chef me dit que pour du bois comme celui que nous avons acheté, $30 du 1000 pieds n'est pas un prix exorbitant. Je ne puis pas donner les dimensions du bois, mais je pourrai fournir plus tard un état détaillé, si l'honorable député le désire.

M. FOWLER : Il s'agit d'épinette et de pruche. Pour expliquer un prix aussi élevé, je ne vois d'autres raisons que la dimension exceptionnelle et la qualité extraordinaire du bois.

M. GERMAN : Et sa longueur.

M. FOWLER : Je comprends la longueur dans la dimension. Il faut qu'il ait quelque chose d'extraordinaire pour valoir $30 du 1000 pieds.

M. ANDERSON : Ce devait être du bois comme celui dont on se sert ordinairement pour ces sortes de travaux. Il ne doit pas y avoir beaucoup de différence entre ces jetées et ceux que l'on construit ailleurs. On a construit une jetée dans mon comté, et je me rappelle qu'on a payé $17 du 1000 pieds pour de la pruche venant d'une scierie sur la baie Georgienne et livré sur le lac Ontario. $30 du 1000 pieds me paraît être un prix exorbitant.

M. EMMERSON : Je ne crois pas me tromper en disant que des soumissions ont été demandées et que nous avons accepté la plus basse pour du bois de cette description. Le prix ne doit pas être démesurément élevé, car lorsqu'il y a concurrence, les soumissionnaires ne sont pas portés à demander trop cher, s'ils veulent avoir une chance de voir leur offre acceptée.

M. FOWLER : Dans certains ministères on a une curieuse manière de créer de la concurrence. On demande à deux ou trois amis d'envoyer des soumissions.

M. EMMERSON : Celles-ci ont été demandées par voie des journaux.

M. FOWLER : Il s'agissait, je crois, d'ouvrages en pilotis, et ordinairement le bois pour ces travaux ne s'achète pas au mille pieds.

M. EMMERSON : Je n'ai pas consulté le rapport de l'auditeur général. L'honorable député veut-il me dire quel est ce bois pour lequel nous avons payé $30 du mille pieds ?

M. PERLEY : A la page 123—bois de construction, épinette et pruche, $30 du 1000 pieds. Les dimensions ne sont pas données.

M. FOWLER : Le ministre doit savoir quels travaux on a fait à cet endroit ; si c'était un ouvrage en pilotis ou non.

M. PERLEY : Le ministre dit qu'il a demandé des soumissions. Je voudrais savoir de quelle manière, car dans tout le comté il n'y a qu'un journal, et il est publié à plusieurs milles de l'endroit. Si l'on a demandé des soumissions à quelques particuliers, comme cela se pratique quelquefois, ce n'est plus du tout comme si la chose était publiée dans les journaux des grandes villes.

M. EMMERSON : Les demandes de soumissions ont été publiées, d'après ce que me dit l'ingénieur en chef, dans les journaux d'Ottawa et de Montréal, et dans les journaux de la localité, s'il y en a. C'est la règle ordinaire. Dans tous les cas, toutes ces soumissions ont été demandées par voie des journaux.

M. FOWLER : Pour les ouvrages en pilotis ordinaires on se sert du bois le plus commun, et le prix qu'on a payé ici est au moins double du prix ordinaire, quelle qu'en soit la longueur.

M. GERMAN : Je demande pardon à mon honorable ami. On se sert généralement de bois de première qualité et non de bois commun pour les ouvrages en pilotis. Ce qui contribue souvent à augmenter le prix c'est la longueur du bois et l'époque de l'année à laquelle il doit être livré. L'époque de la livraison, la longueur du bois et sa qualité sont autant de choses qui influent sur le prix, et pour les ouvrages en pilotis on se sert de bois de bonne qualité.

M. HENDERSON : Sans prétendre posséder des connaissances spéciales sur la question, j'ai compris aux explications du ministre qu'il s'agissait de construire un quai sur une fondation qui existait déjà. Cela ne demandait pas, par conséquent, du bois d'une longueur plus qu'ordinaire et je suppose qu'il était à peu près comme celui qu'on a employé dans mon propre comté. Or, je vois que l'an dernier on a acheté 778 pieds de pruche, à raison de $20.50 du 1,000 pieds et il me semble que la qualité devait être la même dans les deux cas ; cependant on à payé $30 une fois et $20.50, l'autre.

M. FOWLER : L'honorable député de Welland (M. German) dit que la saison à laquelle le bois est livrée peut avoir une influence sur le prix. Si tel est le cas, cela prouverait que le département a manqué de flair en ne faisant pas ses achats de bois dans la saison de l'année où il pouvait se le procurer aux meilleures conditions. On a attendu le moment où les prix étaient le plus élevés. Il ne s'agissait pas d'un cas pressé. Quant aux dimensions de ce bois, il est impossible d'obtenir aucun renseignement.

M. EMMERSON : Je puis expliquer pourquoi ce bois n'a pas été acheté plus tôt. L'année précédente, les crédits ont été votés très tard dans l'année, et nous ne pouvons pas entreprendre de travaux avant que le Parlement ait voté l'argent nécessaire.

M. FOWLER : Vous le faites souvent.

M. EMMERSON : Non. Je déclare franchement à mon honorable ami que nous ne le faisons pas et je me suis trouvé plus d'une fois dans l'embarras et j'ai été retardé pendant des mois, parce que je ne pouvais pas accepter une soumission avant que le Parlement eût voté l'argent nécessaire.

M. PERLEY : Cette excuse du ministre ne vaut rien, car on peut se procurer du bois aussi bien en hiver qu'en été. J'en ai acheté et je l'ai employé à construire des

jetées, en hiver comme en été. On peut avoir du bois, sur demande, en toute saison, et à peu près au même prix.

(Adopté.)

M. LE PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : De quoi nous occuperons-nous demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministre de l'Agriculture proposera la délibération en troisième lecture du bill concernant le recensement. La Chambre se formera ensuite en comité des subsides pour en finir avec les crédits affectés aux canaux et puis viendront ensuite ceux du ministère des Travaux publics ; sinon, nous soumettrons ceux du ministère de l'Agriculture.

La motion est adoptée et la séance est levée à 11 heures 25 du soir.

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mercredi le 22 février 1905.

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

DEPOT D'UN BILL.—PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 71) concernant le Grand chemin de fer du Nord du Canada.—M. M.-S. Schell (par M. Calvert.)

INTERPELLATIONS.

M. BERGERON :

1. Le Gouvernement ou l'un quelconque des ministères a-t-il reçu une demande de subvention pour un bateau à vapeur ou une ligne de bateaux à vapeur devant faire le service entre Saint-François, île d'Orléans, et Québec ?
2. Dans l'affirmative, par qui ladite demande a-t-elle été faite et quelle en est la date ?
3. Est-ce l'intention du Gouvernement d'accorder une subvention ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. Oui.
2. Le demande a été faite le 13 octobre 1904.
3. Le Gouvernement a résolu de ne pas accorder la subvention demandée.

L'ENERGIE ELECTRIQUE DU CANAL BEAUHARNOIS.

M. BERGERON:

1. Depuis le 1er janvier 1901 jusqu'au 1er janvier 1905, a-t-il été échangé quelque correspondance entre le ministère des Chemins de fer et des Canaux ou un autre ministère quelconque et le maire de la ville de Beauharnois ou quelque autre personne représentant ladite ville, au sujet de l'affermage de l'énergie hydraulique de la cinquième écluse du canal de Beauharnois ou de toute autre écluse dudit canal, dans le but de fournir la force motrice aux fabriques et à la station d'électricité de la ville de Beauharnois ?
2. Dans l'affirmative, quelle est la nature de cette correspondance, et qu'en est-il résulté ?

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) :

1. Oui.
2. La correspondance portait sur l'affermage de l'énergie hydraulique dans le but d'établir des fabriques.
3. Il n'y a encore rien de décidé.

RECETTE DU PORT D'OSHAWA.

M. BLAIN :

A combien s'élève la recette que l'on a perçue au port d'Oshawa ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : A $804.69.

LA PECHE DU HOMARD AU NOUVEAU-BRUNSWICK.

M. GANONG :

A quelles époques des années 1903 et 1904 la pêche du homard a-t-elle été permise dans le district n° 1 du Nouveau-Brunswick, et à quelle époque le sera-t-elle en 1905 ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : En 1903 et en 1904, la pêche du homard a été permise depuis le 6 janvier juqu'au 29 juin inclusivement. En 1905 il sera permis de pêcher le homard depuis le 15 décembre jusqu'au 30 mai inclusivement.

ETABLISSEMENTS FRIGORIFIQUES POUR LA BOITTE.

M. GANONG :

1. Combien a-t-il été construit d'établissements frigorifiques pour la conservation de la boitte ?
2. Où sont-ils situés, et à combien chacun d'eux revient-il à l'Etat ?
3. A combien est revenu à l'Etat, en 1904, l'entretien de chaque établissement ?
4. Quelle quantité de boitte a été déposée dans chaque établissement en 1904 ?
5. La construction d'autres établissements semblables a-t-elle été donnée à l'entreprise ? Dans l'affirmative, où seront-ils situés, et combien le Gouvernement fournira-t-il pour chacun ?
6. Le Gouvernement se propose-t-il de faire construire cette année un établissement de cette nature sur un point quelconque de la côte de la baie de Fundy ? Dans l'affirmative, où sera-t-il construit ?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Vingt-neuf.

2.

Localité.	Province.	Prix de revient.
		$ c.
Frog-Pond	I.P.-E	580 09
Alberton	"	673 83
Miminegash	"	420 23
Souris	"	1,000 00
Ballentyne's-Cove	N.-E	861 04
Bayfield	"	952 94
Port-Hood Island	"	656 80
Cheticamp-Chapel	"	638 71
Eastern-Harbour	"	745 51
Ingonish	"	797 16
Gabarouse	"	991 41
Petit-de-Grat	"	757 97
Whitehead	"	481 70
Port-Beckerton	"	521 42
Sambro	"	1,000 00
Port-la-Tour	"	690 01
Clark's-Harbour	"	601 44
Lower East-Pubnico	"	1,000 00
Sandy-Cove	"	713 67
Shediac	N.-B	605 09
North-Rustico	I.P.-E	617 50
Westport	N.-E	800 00
Sydney-Nord	"	1,000 00
Ketch-Harbour	"	700 94
RivièreBonaventure	P.-Q	916 02
La Have	N.-E	1,000 00
Saint-Pierre	"	1,000 00
Half-Island-Cove	"	908 43
Caplin	P.-Q	439 69

3. Nous n'avons pas encore reçu tous les états complets des sommes payées en 1904 à titre de subvention aux établissements frigorifiques pour la boitte.

4. A Frog-Pond, 11,150 livres ; à Miminegash, 40,000 livres ; à Alberton, 40,300 livres ; à North-Rustico, 40,084 livres ; à Bayfield, 45,500 livres ; à Eastern-Harbour, 43,200 livres ; à Ingonish-Ferry, 42,200 livres ; à Petit-de-Grat, 40,000 livres ; à Whitehead, 41,000 livres ; à Port-Beckerton, 34,000 livres ; à Shédiac, 43,000 livres ; à Ketch-Harbour, 42,000 livres ; à Half-Island Cove, 45,000 livres ; à Sambro, 50,900 livres ; à Sandy-Cove, 46,000 livres ; à La Have, 21,000 livres ; à Westport, 44,190 livres ; à Clark's-Harbour, 22,000 livres ; à Rivière Bonaventure, 49,800 livres, et 38,800 livres à Caplin.

Les rapports reçus des autres établissements n'indiquent pas la quantité de boitte qui y a été déposée.

5. Qui ; un à l'Anse-à-la-Barbe, comté de Gaspé, et un autre à Lockport (N.-E.).

En conformité des règlements relatifs à ces glacières à boitte, le ministère paie la moitié du coût de la construction et de l'aménagement jusqu'à concurrence de mille dollars.

6. Les règlements portent qu'en tout endroit où vingt pêcheurs ou plus se forment en une association disposant d'un capital d'au moins cinq cents dollars, le ministère doit accorder l'aide mentionnée à la réponse n° 5.

BILL VOTE EN TROISIEME LECTURE

Bill (n° 5) concernant le recensement et la statistique.—M. Fisher.

SUBSIDES — RAPPORTS CONCERNANT LES ELECTIONS AU MANITOBA.

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. R. L. BORDEN : Monsieur l'Orateur, j'aimerais, avant que vous quittiez le fauteuil, demander au premier ministre s'il ne pourrait répondre à la question que j'ai posée hier en son absence au sujet de certains présidents d'élection du Manitoba que l'on soupçonne de n'avoir pas fidèlement rempli les devoirs qui leur sont assignés par la loi électorale de 1900. J'ignore si l'on a appelé l'attention de mon très honorable ami sur la question que j'ai soulevée. Je me suis appuyé sur certaine disposition de la loi pour établir que le greffier de la couronne en chancellerie est tenu de fournir les listes devant servir dans chaque arrondissement électoral ; j'ai aussi invoqué une autre disposition de cette même loi pour démontrer que le devoir incombe aux présidents d'élection de faire parvenir au greffier de la couronne en chancellerie certains papiers et documents ayant servi dans les diverses subdivisions électorales. Ces documents n'étant pas parvenus au greffier de la couronne en chancellerie, j'ai fait observer qu'il est impossible de s'en prévaloir dans certaines causes actuellement en instance au Manitoba. C'est pourquoi je voudrais savoir si le Gouvernement a quelque information à nous donner au sujet de ces messieurs, qui sont des serviteurs de cette Chambre, et dont, à ce titre, la conduite est sujette aux investigations et, le cas échéant, à la censure du Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami (M. Borden) que le greffier de la couronne en chancellerie m'a fait tenir aujourd'hui même à ce propos deux notes dont je n'ai pas encore pu prendre connaissance. Je serai en mesure de lui répondre demain.

SAISIE DE LA GOELETTE "AGNES G. DONOHUE."

M. D. D. McKENZIE (Cap-Breton) : Monsieur l'Orateur, je voudrais appeler l'attention du Gouvernement sur une note publiée dans le "Morning Chronicle", de Halifax, numéro du 17 courant, au sujet de la goélette "Agnes G. Donohue" et de son équipage. Ce navire appartenait à des armateurs d'Halifax ; au cour de septembre dernier, il faisait voile pour le sud, à la recherche du phoque. Au cours de son voyage, il

fut capturé par le govuvernement de l'Uruguay, l'une des républiques de l'Amérique méridionale. D'après mes informations, l' " Agnes G. Donahue " aurait été saisie le 11 novembre dernier, et les dix-neuf hommes de l'équipage ainsi que leur capitaine seraient encore prisonniers à bord, bien qu'il n'ait été fait aucune révélation susceptible d'incriminer la goélette au cours d'un procès qui s'est déroulé devant la cour suprême de ce pays-là. Néanmoins, le navire est toujours entre les mains du gouvernement de l'Uruguay, l'équipage et les officiers sont toujours prisonniers à bord, et nul n'a permission de communiquer avec eux. Cette affaire, j'ignore si elle est venue à la connaissance du gouvernement canadien, mais je la sais assez grave pour que l'on s'en occupe sérieusement et sans tarder. Les autorités, m'a-t-on dit, tentent en ce moment des démarches dans le but de faire indemniser les propriétaires de la goéllette des pertes qu'ils ont subies ; mais je sais, d'autre part, que nul ne songe à faire rendre justice à l'équipage. Puisque l'on s'occupe de faire indemniser les armateurs de la perte des services de la goélette et de celle des bénéfices que devait vraisemblablement leur rapporter l'expédition, il me semble , Monsieur l'Orateur, qu'on devrait aussi s'intéresser au sort des membres de l'équipage. Ces gens naviguaient à la part ; les armateurs ne leur payaient pas de salaire fixe. Chaque phoque capturé devait rapporter tant à chacun d'eux. La perte de leur emploi, les trois ou quatre mois de leur captivité à bord de la goélette et le temps qu'il leur faudra pour revenir au pays, tout cela est bien de nature à mettre ces dix-neuf hommes dans une situation fort embarrassante.

M. R. L. BORDEN : Quelle raison a-t-on invoquée pour faire saisir la goélette?

M. McKENZIE : On a prétendu qu'elle braconnait; mais je tiens de source certaine qu'il n'existe pas en ce pays-là de loi relative à la chasse au phoque, qu'au moment où l'on s'en est emparé le navire était à quatre milles de la côte, et que le procès n'a rien révélé contre lui. Considérée au point de vue international, si cette question n'a guère d'importance, elle est lourde de conséquences pour les membres de l'équipage ; et si justice doit être rendue à ces gens, je prie le Gouvernement de voir à ce que cela soit sous le plus bref délai possible. Lorsque c'est le gouvernement britannique qui est chargé de s'occuper d'affaires comme celle-ci, les choses traînent généralement en longueur. Si justice doit être rendue à ceux que l'incident met le plus dans l'embarras, j'espère que l'on saura faire diligence. Je recommande donc le sort de ces gens à la solicitude du gouvernement.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Monsieur l'Orateur, si c'est la première fois que cette question est soulevée en cette Chambre, ce n'est pas d'aujourd'hui qu'elle fixe l'attention de mon ministère. Il y a environ un mois, je crois, nous étions saisis d'une plainte au sujet de cet acte de la république de l'Uruguay. Nous nous occupâmes immédiatement de l'affaire et nous mîmes en communication avec le gouvernement impérial dans le but d'obtenir la mise en liberté des membres de l'équipage. Après avoir échangé une couple de cablogrammes, on nous apprit que l'équipage avait été remis en liberté, mais que le gouvernement de Montevideo entendait détenir le capitaine en prison, bien que nulle loi ne l'y autorisât. Nous avons appris depuis qu'il projette d'en établir une pour pourvoir à ce cas particulier. Ce que voyant, nous nous remîmes en communication avec les autorités impériales pour leur soumettre les faits tels que nous les connaissons. Le gouvernement de la mère patrie n'a pas encore répondu à notre dernier cablogramme. On m'a dit que le consul anglais à Montevideo fait tout ce qu'il est possible de tenter dans les circonstances. Il s'agit ici d'un de ces cas exceptionnels comme il s'en présente de temps à autre en ces pays lointains. L'honorable député peut m'en croire, nous ne perdons pas l'affaire de vue, et nous désirons ardemment qu'elle soit bientôt réglée de façon que justice soit rendue à un Canadien.

M. FOSTER : Vous n'envoyez pas de Canadiens dans ces parages.

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

M. le PRESIDENT prend le bureau.

Budget des chemins de fer et canaux (imputable sur le revenu).—Arbitrages et sentences arbitrales, $4,000.

M. EMMERSON: C'est le crédit ordinaire.

M. BLAIN : Le ministre voudrait-il dire l'emploi que l'on a fait de ce crédit l'année dernière?

M. EMMERSON : A venir jusqu'au 31 janvier, nous n'avions dépensé que $115.20 à même le crédit de $4,000. Nous nous faisons ouvrir chaque année un crédit de $4,000 ; il arrive parfois qu'on l'épuise complètement, d'autres fois, nous n'en dépensons qu'une partie.

(L'item est adopté.)

Etudes et inspection.—Canaux, $3,000.

M. PERLEY : A-t-on nommé quelqu'un à la charge de surveillance du canal de Carillon à Grenville ? Dans l'affirmative, qui est-ce?

M. EMMERSON : On m'a conseillé de nommer à cet emploi un monsieur du nom de McCoy, si je m'en souviens bien.

M. PERLEY : Le ministre aurait-il l'obligeance de me dire quelle sorte d'expérience ce monsieur avait acquise et quelle était son occupation antérieure ?

M. EMMERSON : Je ne le sais pas au juste. Le département a chargé l'ingénieur

inspecteur du canal de s'informer des aptitudes de l'aspirant ; M. Marceau, me dit l'ingénieur en chef, se déclare satisfait des renseignements qu'il a recueillis sur le compte du candidat à cet emploi, ainsi que des aptitudes qu'il a constatées chez lui. La nomination s'est faite après que l'on eût suivi mes instructions.

M. PERLEY : Je demanderai au ministre si, dans sa pensée, le titulaire de cet emploi a réellement mission de surveiller le canal, ou si sa besogne ne consiste qu'à toucher ses appointements, car on m'a donné à entendre qu'à venir jusqu'à ces temps derniers l'occupation de ce monsieur consistait à travailler le marbre et à sculter des pierres tumulaires.

M. EMMERSON : C'est l'ingénieur inspecteur qui possède les connaissances techniques, tandis que le surintendant, ou surveillant, doit être tout simplement un homme d'affaires, doué du tact et du jugement dont doit généralement faire preuve le chef d'une entreprise quelconque.

M. PERLEY : Je remercie le ministre. A ce point de vue là, son choix est excellent ; je n'ai pas besoin d'autres renseignements.

M. FOSTER : Quels sont les appointements du surveillant ?

M. EMMERSON : $1,000.

M. FOSTER : Quels sont ses fonctions ?

M. EMMERSON : Il est chargé de mettre les employés à l'ouvrage, de diriger leurs travaux, de voir aux réparations, de faire ouvrir les écluses et de régler le passage des navires de manière à faciliter le trafic; bref, il est tenu d'exercer une surveillance générale sur le canal.

M. FOSTER : Le ministre pose-t-il en principe qu'il importe peu que les surveillants des canaux aient préalablement acquis quelque expérience en ce qui concerne les travaux qu'ils sont appelés à diriger, c'est-à-dire qu'ils n'ont pas besoin de posséder de connaissances techniques en matière d'administration d'un canal ? Certes, le métier de sculpteur de marbre n'est pas beaucoup de nature à préparer à remplir une charge comme celle-ci. Le candidat devrait assurément avoir certaines qualités pour motiver sa nomination à pareil emploi et justifier le paiement de ses appointemtns.

M. EMMERSON : Les travaux de construction de ces canaux sont sous la direction de l'ingénieur. Le surveillant n'a rien à y voir. Nous ne préparons personne à occuper la charge de surveillant de canal. Nous avons à notre emploi des manœuvres pour ouvrir et fermer les écluses, les ponts, mais nous n'avons pas d'employés qui partent d'une situation pour s'élever graduellement à une position supérieure. Il peut arriver, par hasard, j'en conviens, qu'un employé ayant débuté comme manœuvre de canal parvienne à une situation beaucoup plus élevée, mais le cas est très rare ; la seule chose que nous avons à faire, c'est de choisir des personnes bien entendues aux affaires, douées de tact et de jugement, et une certaine somme d'activité, car la besogne les oblige à traiter avec le public en hommes d'affaires.

M. FOSTER : Comme, par exemple...

M. EMMERSON : Surtout lorsque les compagnies de transport se disputent entre elles pour savoir laquelle aura le pas sur les autres, et ainsi de suite. Le surveillant est chargé de diriger les employés, de voir au transport des matériaux aux endroits convenables, et à ce que l'allure des bateaux n'excède pas la vitesse prévue par les règlements.

M. FOSTER : Toutes choses que peut comprendre à merveille un sculpteur de pierres tumulaires.

M. EMMERSON : Parfaitement ; un poète même pourrait faire cette besogne-là.

M. FOSTER : Il me semble que l'on devrait exiger certaines conaissances en matière de transport chez celui à qui l'on paie mille dollars pour surveiller les travaux d'un canal sous la direction de l'ingénieur ; tout au moins, l'eau ne devrait-elle pas lui inspirer de craintes. Il devrait s'entendre un peu à la construction, surtout au genre de travaux que nécessite l'entretien d'un canal. L'ingénieur dirigeant ne peut pas être constamment sur les lieux ; lorsqu'il est obligé de s'absenter, c'est le surveillant, ce me semble, qui est chargé de voir à ce que les travaux soient exécutés conformément à ses instructions. Un fabricant de pierres tumulaires ne me paraît pas posséder de qualité qui le désigne particulièrement au choix de l'ingénieur dirigeant pour surveiller l'exécution de travaux de ce genre.

Nul employé des canaux, dit le ministre, ne s'élève graduellement à une position supérieure. C'est très vrai, et il en sera toujours ainsi tant que l'on ira chercher des fabricants de pierres tumulaires pour en faire des surveillants des canaux. Quelque entendu que ces particuliers puissent être aux affaires, il ne s'ensuit pas nécessairement qu'ils aient les qualités requises pour s'acquitter d'une pareille tâche. Ils doivent constamment tourner leurs regards vers l'avenir ; le présent n'a aucun intérêt pour eux. M'est avis que l'expérience acquise par un sculpteur de pierres tumulaires au cours d'une longue et triste carrière n'est guère susceptible de le rendre apte à occuper la charge de surveillant de canal.

M. EMMERSON : Mon honorable ami conviendra sans doute avec moi qu'un marbrier et même un sculpteur de pierres tumulaires peut se doubler d'un excellent homme d'affaires. Il y a quelques années, alors que l'honorable député n'était pas tout

à fait étranger à l'administration des canaux, la charge de surveillant du canal de Cornwall était occupée par un forgeron, et je ne sache point que cette circonstance ait empêché cet homme de bien s'acquitter de ses devoirs. Nos prédécesseurs n'ont-ils pas nommé un médecin surveillant du canal de Wiliamsburg ? J'ignore quelle qualité particulière peut bien désigner un médecin pour cet emploi, si ce n'est qu'il peut être un excellent rebouteur et capable, à l'occasion, de remettre une jambe fracturée. Enfin, tout se résume à ceci : pour faire un bon surveillant, il faut être actif et entendu aux affaires.

M. PERLEY : J'ai attentivement écouté les observations de l'honorable ministre. L'opinion qui prévaut dans le comté dont j'ai l'honneur d'être le représentant, c'est que la charge de surveillant de ce canal doit échoir à un ami politique, et que le titulaire, quelles que soient ses aptitudes sous d'autres rapports, doit, avant tout, posséder les qualités requises au point de vue politique. Je me plais à espérer que ce n'est pas de ce principe-là que s'inspire le ministre dans le choix de ses autres employés. Quant à M. McCoy, dont il s'agit ici, c'est un citoyen fort estimable, un très brave homme. Si l'emploi doit échoir à un ami politique, je n'ai rien à redire au choix que l'on a fait ; mais il ne convient pas, ce me semble, que l'on crée l'impression que lorsqu'une fonction comme celle qui nous occupe devient vacante, nul ne doit songer à y aspirer s'il ne dispose de quelque influence politique.

M. EMMERSON : Avant de faire la nomination, je me suis informé des capacités du candidat ; M. Marceau m'a appris qu'il réunissait toutes les qualité voulues. J'ai suivi l'avis de l'ingénieur inspecteur. Il ne s'agit pas d'une nomination purement politique. M. McCoy fut choisi sur le conseil de l'ingénieur inspecteur qui nous en fit l'éloge ; c'était, de plus, un de nos amis politiques. Il va sans dire que, toutes choses égales, nous donnons la préférence à nos partisans ; ainsi le veut notre mode de gouvernement par les partis politiques. La gauche ne doit rien trouver à redire à la nomination dont il s'agit ici. Nos adversaires ont eu leurs beaux jours ; peut-être un avenir lointain leur en réserve-t-il encore d'autres. Nous nous sommes conformés à un usage établi depuis la confédération, et cet usage, on continuera, j'imagine, de s'y conformer tant que le Canada sera gouverné par l'un ou l'autre des partis politiques, tant que la nature humaine ne se sera pas modifiée.

M. COCHRANE : Quels sont les appointements de cet employé ? Habite-t-il dans le voisinage du canal ?

M. EMMERSON : Il reçoit $1,000 pour remplir les devoirs de sa charge ; peu importe où il habite.

M. EMMERSON.

M. COCHRANE : Le paie-t-on pour se rendre à son ouvrage ? Le surveillant du canal Murray touche, lui aussi, des appointements de $1,000, mais il ne daigne pas habiter le voisinage du canal ; il demeure à Brighton, et se fait payer 255 déplacements par année à raison de $1.50 chacun.

M. EMMERSON : Ce n'est pas un surveillant.

M. COCHRANE : Comme il est chargé de surveiller le canal, il passe dans nos parages pour en être le surveillant. Il reçoit $6 par mois pour son logement et autant pour son bureau, bien que je ne lui connaisse d'autre bureau que celui qu'il occupe dans le bâtiment de l'Etat. Il se fait payer $3 chaque fois qu'il se rend à Trenton, et chaque fois qu'il va chez lui, il en coûte $2 au trésor public. Le ministre peut bien rire à son aise, ce n'est pas lui qui paie.

M. EMMERSON : Vous devriez commencer par empêcher vos propres amis de se moquer de vous.

M. COCHRANE : L'instituteur de l'école primaire supérieure de Brighton touche $1,000 par année et est obligé de se loger. C'est une absurdité de payer à cet employé des appointements de $1,000 et ses frais de déplacement. Chaque fois que le surveillant du canal Murray se rend à son travail il se fait payer $1.50 ; il se déplace ainsi 225 fois dans l'année. Il reçoit en outre $6 par mois pour son logement, et autant pour son bureau, bien qu'il n'en ait d'autre, je le répète, que celui qu'il occupe dans le bâtiment de l'Etat. Ainsi, chaque fois qu'il se rend à Trenton, qui est situé à une faible distance de l'extrémité est du canal, il se fait payer $3, et $2 chaque fois qu'il va voir ses amis à la campagne.

M. BICKERDIKE : Mais le surveillant dont il s'agit ici ne va pas à Brighton.

M. COCHRANE : Comme vous avez de l'esprit. Eh bien, outre ces appointements de surveillant, ce monsieur touche-t-il quelque supplément pour logement et loyer ?

M. EMMERSON : Le surveillant de ce canal habite sur les lieux. Mon honorable ami doit parler du canal Murray en connaissance de cause, puisqu'il fut un temps où il savait ce qui s'y passait ; or, il ne doit pas ignorer que le surveillant actuel est précisément dans la même situation que son prédécesseur, à qui le gouvernement conservateur payait ses frais de déplacement. Je remercie l'honorable député d'avoir appelé mon attention sur ce point. J'irai aux informations. Je crois savoir toutefois que le présent état de choses existait déjà bien longtemps avant notre arrivée au pouvoir. Je vais m'informer de la vérité des faits, et je verrai s'il convient d'imputer ces frais de déplacement sur l'administration du canal.

M. COCHRANE : Encore le *tu quoque*. Le prétexte est usé jusqu'à la corde ; alors

même qu'il était encore tout frais, il ne pouvait justifier l'extravagance du gouvernement actuel. Avant leur arrivée au pouvoir, nos adversaires accusaient le gouvernement conservateur de se livrer à des dépenses excessives, et voici que le ministre tente d'excuser l'exploitation, qu'il sait malhonnête, à laquelle se livre le surveillant de ce canal-là, en prétextant que la même chose se faisait autrefois. L'ancien surveillant fut démis de son emploi précisément parce qu'il avait osé se faire payer ses frais de déplacement. Cependant, on invoque aujourd'hui ce qui se pratiquait sous le régime conservateur pour les paiements de deniers que l'on fait à ce surveillant là. L'excuse est détestable. Le seul moyen de se justifier, c'est de démontrer que cet employé a vraiment droit aux sommes qu'on lui verse. Le ministre dit qu'il ira aux informations ; mais tous les faits sont consignés dans le rapport de l'auditeur général. Si cela ne suffit pas, je me demande à quelle source il pourra puiser de nouveaux renseignements. Si jamais je me suis senti pris de dégoût, c'est bien lorsque, au cours de la dernière campagne électorale, il me fut donné, passant par le canal, de constater que le surveillant se faisait payer un loyer de $6 par mois pour son bureau, alors que celui qu'il occupe est situé dans son bâtiment construit aux frais du public.

La charge de surveillant de canal, a dit l'honorable ministre, n'exige pas de connaissances spéciales chez celui qui l'occupe, et qu'un marbrier est capable d'en remplir les devoirs. Si l'on n'exige pas d'aptitudes particulières chez un surveillant, chez quel employé en exigera-t-on ? Le ministre pense-t-il nous faire croire que l'ingénieur dirigeant les travaux d'un canal se tient constamment sur les lieux pour voir à ce que les deniers publics ne soient pas dépensés en pure perte ? Lorsque le dégel du printemps fait s'ébouler dans le canal une partie des levées, n'est-il pas évident qu'il est essentiel d'avoir à sa disposition un employé intelligent et entendu aux affaires pour diriger les travaux de réparation ? Il est temps que l'on cesse d'appeler des amis politiques à occuper de telles charges sans se soucier de leurs aptitudes à en remplir les devoirs. Voici un surveillant dont les appointements sont de $1,000 par année, les mêmes que ceux des instituteurs des écoles primaires supérieures de la localité, et qui a le toupet de se faire payer le loyer du bureau que lui fournit le Gouvernement.

M. LEWIS : Ne serait-il pas possible et ne conviendrait-il pas de choisir les employés des canaux et les gardiens des phares dans le cadre des navigateurs servant sur les vaisseaux de l'Etat ? A l'heure qu'il est, notre marine marchande occupe un rang distingué, et il ne s'ouvre guère d'avenues sur la terre ferme pour ceux qu'elle emploie. Le ministre ne serait-il pas bien inspiré s'il appelait à ces sortes d'emplois ceux de ses amis politiques qui sont quelque peu entendus à la navigation et au service des canaux ? A sa place, je tenterais l'expérience.

M. EMMERSON : Un grand nombre de ces gens, je n'en doute pas, ont toutes les aptitudes nécessaires. L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) m'a posé hier soir une question au sujet du bois dont on s'est servi pour construire les jetées conductrices du canal de Carillon à Grenville. Cette affaire, je tiens à en donner l'explication, bien qu'elle date de l'an dernier et que le présent crédit ne s'y rapporte en aucune façon. La fourniture de ce bois fut donnée à l'entreprise après que les journaux eurent publié des invitations à la concurrence. Le prix de l'adjudication fut donc déterminé par le concours. Nous avons accepté l'offre la plus basse, qui était celle de MM. Martineau, Fils et Lemoine. Le rapport de l'auditeur général indique qu'il a été payé de ce chef $19,788.55—chiffre déterminé par le dernier règlement de comptes intervenu entre l'ingénieur en chef et l'adjudicataire. Comme il a été dit hier soir, l'épinette et la pruche furent payées $30 les mille pieds, le pin et le mélèze, $35. On trouve encore là le coût des travaux en béton, de l'enrochement et de tous les autres travaux que nécessite la construction d'une jetée conductrice. La preuve que nous n'avons payé que le juste prix, c'est que l'entreprise fut mise au concours et que nous avons reçu six soumissions.

M. PERLEY : Jusqu'ici, les explications du ministre ne laissent pas d'être satisfaisantes. Mais le hasard ne semble pas l'avoir favorisé sous le rapport des soumissionnaires, car si le pin n'est pas trop cher à $35, c'est exorbitant de payer l'épinette et le mélèze $30 en un endroit où ces essences poussent et sont abattues. Il n'est jamais venu à ma connaissance qu'on les payât aussi cher, et pourtant, j'en ai moi-même acheté et vendu de grandes quantités.

M. EMMERSON : Je l'ai déjà dit, le prix fut déterminé par le concours ; j'ajouterai, pour l'information du comité, que ce prix comprend aussi la mise en place des pièces de bois. Que l'honorable député ouvre le rapport de l'auditeur général : il constatera qu'à part certains travaux d'une nature toute spéciale, la mise en place de ce bois n'a occasionné aucune dépense à l'Etat. Le coût de chaque entreprise est fixé à tant, y compris le prix de la main-d'œuvre, c'est-à-dire que l'on mesure le bois lorsqu'il est mis en place et que les travaux sont terminés. Cette circonstance aura pour effet, j'espère, de modifier la manière de voir de mon honorable ami d'Argentueil (M. Perley).

M. BLAIN : Est-ce ainsi que le ministère fait habituellement mesurer le bois ? Si tel n'est pas l'usage, pourquoi a-t-on fait une exception pour ce cas particulier ?

M. EMMERSON : L'ingénieur me dit que c'est la manière ordinaire de préparer les estimations finales du département quand le travail se fait d'après un tarif officiel ; car béton doit vouloir dire béton mis en œuvre et en place, suivant les conventions ; et bois de construction doit vouloir dire le bois de contruction en tant que partie des ouvrages terminés et en place suivant les indications du cahier des charges.

M. BLAIN : Dois-je comprendre que dans tous les cas l'entrepreneur qui exécute les travaux fournit le bois de construction ?

M. EMMERSON : Tout dépend de la manière dont les soumissions sont demandées ; il faut toujours l'indiquer. Dans certains cas le département fournit les matériaux, et alors la soumission sera pour l'exécution des ouvrages et leur mise en place. Tout dépend de la manière dont les soumissions sont demandées. Si vous demandez simplement des soumissions pour la fourniture de bois, cela voudra dire naturellement tel nombre de pièces de telle longueur, indépendamment de l'exécution d'un ouvrage quelconque. Mais quand vous demandez des soumissions pour la construction d'une jetée de dérivation, alors les prix du tarif s'appliqueront au bois ou au béton comme faisant déjà partie de l'ouvrage parachevé.

M. LALOR : Quel est la longueur de ce bois de construction ? Cela fait une différence considérable.

M. EMMERSON : Les pièces avaient une longueur de 20 à 25 pieds.

M. FOSTER : Quelle était la nature des travaux ?

M. EMMERSON : Caisson et ouvrage en béton.

M. LALOR : Trente dollars est un prix joliment raide pour du bois de pruche. Je m'en suis procuré moi-même à des prix beaucoup moins élevés.

M. EMMERSON : Mon honorable ami ne doit pas perdre de vue cette circonstance-ci, que nous avons demandé des soumissions, que six soumissions nous ont été faites, et que nous avons accepté la moins élevée. Tous les négociants du Canada ont été mis à même de soumissionner ; que pouvions-nous faire de plus ? On ne saurait critiquer la ligne de conduite du Gouvernement. Sans doute on pourra prétendre que ces travaux pouvaient s'exécuter à moins. Mais l'honorable député comme les autres était à même de soumissionner.

M. LALOR : Avez-vous toujours demandé ces soumissions par la voie des journaux?

M. EMMERSON : J'ai déclaré à maintes reprises que nous avions annoncé dans les journaux d'Ottawa et de Montréal ainsi que d'endroits intermédiaires.

M. MONK : L'abus que je désire signaler à l'attention du ministre en est un dont nous souffrons à la Côte Saint-Paul. Je me suis efforcé de faire corriger cet abus en écrivant aux employés du département préposés au canal à cet endroit. L'année dernière, je m'en suis plaint au ministre ; mais je crois qu'il est absolument nécessaire de soulever la question dans cette assemblée, et je demanderai au ministre de donner des ordres sévères pour faire cesser cet abus. Comme mon honorable ami le sait probablement, le long du canal de Lachine, à la Côte-Saint-Paul, il y a un certain nombre de fabricants qui utilisent la force motrice du courant du canal. Ils comptent dans une grande mesure sur cette force hydraulique pour l'exploitation de leurs industries.

La plainte que j'ai soumise, l'année dernière, de leur part et que j'ai signalée à l'attention du ministre, c'est que, durant les mois d'hiver, l'eau n'est pas maintenue à un niveau convenable dans toutes les parties du canal. Il est une section du canal, en amont de la Côte Saint-Paul, qui, d'après les plaintes qui me sont parvenues, est tenue abondamment pourvue d'eau, ou qui, du moins, reçoit une plus forte proportion d'eau que la section vis-à-vis de la Côte-Saint-Paul même. Ce sujet de plainte ne se produit qu'en hiver ; car en hiver l'approvisionnement d'eau dans le canal pour les fins de fabrication, n'est pas aussi régulier qu'en été. On prétend que c'est dû aux variations de niveau du lac et peut-être aussi à la présence de la glace. Je m'en vais donner lecture à la Chambre d'une lettre que j'ai reçue à ce sujet, et j'adresserai ensuite au ministre, à son département, un tableau des variations de niveau, qu'il serait trop long de lire maintenant. A la suite des efforts que j'ai faits pour engager les employés chargés de la surveillance du canal à s'occuper de cette affaire, j'en arrive à croire qu'il y a négligence, et qu'en signalant l'affaire à l'attention du ministre, je réussirai plus facilement à obtenir qu'on exerce la surveillance voulue. Ces fabricants souffrent de grands inconvénients, et subissent même des pertes, qu'on pourrait leur éviter avec un peu d'attention. Voici la lettre que j'ai reçue d'un des fabricants en question :

Cher Monsieur,—Vous trouverez ci-contre copie d'une lettre adressée hier à M. O'Brien..

M. O'Brien est un des principaux fonctionnaires employés sur le canal.

..qui se comprend assez bien à la simple lecture. Nous vous renvoyons en même temps sa lettre du 11 du courant à vous adressée; nous avons soigneusement noté ses prétentions. Si l'inconvénient dont nous souffrons était dû à la faible profondeur de l'eau dans le lac Saint-Louis, comme il le prétend, notre demande serait bien déraisonnable pour dire le moins. Mais nous n'avons rien demandé de déraisonnable. Ce que nous avons prétendu depuis le commencement, c'est que le niveau sur le bief inférieur est maintenu indépendamment de toutes les conditions, tandis que sur notre section le niveau de l'eau varie continuelle-

ment. Les chiffres contenus dans la lettre ci-annexée établissent notre prétention. Lundi, le niveau de l'eau sur le bief inférieur était de 14 pieds 4 pouces tandis que sur le bief supérieur l'eau était à un niveau tellement bas qu'on n'en pouvait tirer aucun parti. Bien entendu, il se produit fréquemment une disette d'eau à Lachine à cette saison de l'année, mais tout ce que nous demandons, c'est que la quantité d'eau disponible soit équitablement divisée. Certes, on ne saurait nous accuser de nous montrer injustes ou déraisonnables quand nous demandons que les autres consommateurs de force hydraulique supportent leur part des inconvénients résultant des conditions actuelles et que nous ne soyons pas les seuls à en souffrir.

Cbservez aussi comment il se produit des fluctuations dans le niveau de notre bief. Un jour il est élevé, le lendemain il retombe. Certains jours, il est haut le matin et il retombe dans l'après-midi. Si la seule cause était le manque d'eau à Lachine, les fluctuations seraient-elles aussi rapides ? L'eau, une fois à l'étiage, n'y resterait-elle pas d'une manière plus permanente ? Nous le pensions. Tout l'embarras vient de ce que le préposé aux écluses de Saint-Paul reçoit l'ordre de maintenir le niveau dans le bief inférieur à quelque 14 pieds 4 pouces, et qu'il le fait sans s'inquiéter s'il nous reste un pouce de chute ou non.

L'année dernière le dérangement commenca à se faire sentir en décembre 1903, mais cette année nous ne nous en sommes aperçus qu'en janvier. Il persiste jusqu'à ce que le canal ait été vidé; de sorte que nos ennuis ne durent pas seulement deux mois, comme le dit M. O'Brien, mais se prolongent plutôt durant quatre mois.

Au lieu de me plaindre de ce que j'appellerai cette négligence ou cette insouciance, j'écrivis aux employés du canal, au commencement de la session, lorsque l'eau commença de nouveau à faire défaut ; j'écrivis particulièrement à M. O'Brien à ce sujet. Je ne crois pas que celui-ci soit en faute; mais, à mon avis, certains employés chargés du maintien du niveau de l'eau devraient être avertis par le département de remplir plus exactement leur devoir. Si le ministre voulait bien donner un ordre à cet effet, cet ordre, joint à la discussion de cette affaire au Parlement, aura l'effet de faire disparaître cet abus dont ces fabricants souffrent injustement. Il est encore un autre point sur lequel je désire attirer l'attention du ministre pendant que j'ai la parole. Comme il le sait, on se propose de construire un pont au passage de l'avenue Atwater ce printemps. Je suis persuadé que le pont est déjà prêt à être mis en place, que toutes les pièces de la charpente sont achevées ; et je n'ai pas le doute que si ces pièces étaient transportées d'avance sur le terrain, et tous les travaux préliminaires exécutés le long du canal, il ne serait pas nécessaire de tenir le canal à sec plus de trois semaines. Ce n'est pas une opinion d'expert que je donne là ; mais c'est une opinion que je me suis formée d'après ce que m'ont dit des constructeurs et des entrepreneurs. Il est question ce printemps de tenir le canal à sec durant six semaines ; l'opinion du surintendant du Canal à Montréal, c'est qu'il sera nécessaire de retirer l'eau à partir du 15 mars jusqu'au 1er mai, même si l'on doit travailler jour et nuit.

M. EMMERSON : C'est toujours ce que l'on exige.

M. MONK : Je ne le pense pas.

M. EMMERSON : C'est une stipulation du contrat, je pense.

M. MONK : Non je ne pense pas qu'il puisse y avoir de stiplation de cette nature dans le contrat. J ne sais pas quelles sont les conditions de ce contrat ; mais je sais qu'il ne renferme pas de stipulation disant que l'eau sera retirée depuis le 15 mars jusqu'au 1er mai ; j'ai même la certitude morale que le contrat ne renferme pas de stipulation de cette nature.

M. EMMERSON : Il renferme une stipulation qui les oblige à travailler jour et nuit.

M. MONK : Sans doute, et sans doute également il renferme une stipulation en faveur de l'entrepreneur, déclarant que l'eau sera retirée assez longtemps pour lui permettre d'exécuter son entreprise. Je crois que si l'on disait à l'entrepreneur qu'il sera tenu de se conformer à la lettre aux conditions de son contrat, il serait possible de construire ce pont sur le canal en moins de six semaines. La chose est possible, j'en suis sûr; et je prierai le ministre de faire promettre à l'entrepreneur, s'il le peut, de se mettre à l'ouvrage dès le jour où l'eau sera retirée, d'avoir des équipes de nuit comme des équipes de jour, et de prendre des mesures pour achever cette entreprise en moins de six semaines. Comme mon honorable ami s'en rend bien compte, c'est une sérieuse affaire pour les fabricants qui utilisent la force hydraulique du canal d'être privés de l'eau durant six longues semaines. Ils sont forcés d'avoir recours à l'électricité ou à la vapeur, et c'est une sérieuse interruption de leur travail et une lourde perte, non seulement pour eux, mais pour les ouvriers qu'ils emploient. Si le ministre donne ordre au surintendant du canal à Montréal de faire en sorte que cet ouvrage soit exécuté en moins de six semaines, il réussira indubitablement. et méritera la reconnaissanec des intéressés.

M. EMMERSON : Je ferai observer à mon honorable ami que le département a déjà pris les mesures qu'il vient de proposer. Si nous n'avions que le pont de l'avenue Atwater à construire, nous pourrions terminer les travaux en assez peu de temps ; mais d'autres travaux nécessitent également l'enlèvement de l'eau du canal. Il se trouve un mur de soutènement qu'il est nécessaire de reconstruire, et il est une certaine longueur de revêtement en pierre que nous ne saurions nous dispenser de faire ; et l'eau devra être enlevée en vue de l'exécution de ces travaux. Quant aux griefs de ceux qui utili-

sent la force motrice de l'eau du canal, s'ils sont causés par la négligence ou l'inattention de quelque employé du canal, je verrai certainement à apporter remède. Si, en prenant certaines précautions, ces employés peuvent empêcher cet inconvénient de se produire, il incombe certainement au département de faire prendre ces mesures. On peut se demander, toutefois, si cet état de choses est bien le résultat de la négligence des employés. La quesion de la glace s'est déjà présentée à propos des forces hydrauliques de Cornwall, et le département a prétendu que le remède devrait être appliqué par ceux qui utilisent ces forces hydrauliques. Ceux qui utilisent la force motrice de l'eau sont d'avis que la dépense devrait être supportée par le département. Or, nombre de ces dérivations, comme mon honorable ami le sait, sont cédées à bail moyennant un prix nominal. Il y a nombre d'années le loyer fut fixé à une somme très minime, et nécessairement est resté au même point, parce que les baux étaient pour de longues périodes.

Le département n'exploite pas les canaux simplement en vue du développement de la force motrice. Ce n'est là qu'une fin secondaire de l'exploitation. A mon avis, le département n'est pas justifiable de dépenser de fortes sommes, ou même de faibles sommes, dans le but de développer la force hydraulique partout où la navigation ne s'en trouve pas gênée ; mais je me demande si le département serait justifiable de faire des dépenses ou de débourser quoi que ce soit pour assurer l'utilisation de cette force motrice. Ces frais devraient être supportés par ceux qui désirent développer et utiliser les forces hydrauliques en question.

M. MONK : Je ne pense pas que la glace soit aucunement la cause du manque d'eau. C'est possible,—je ne prétends pas être très renseigné moi-même sur le sujet,—mais je ne le pense pas, parce qu'aucun des intéressés n'en a jamais parlé. Quant à l'affirmation de l'honorable ministre, d'après laquelle le gouvernement n'est pas tenu de fournir la force motrice, ni de faire aucune dépense à ce sujet, et que les fabricants feraient bien de se chercher de la force motrice ailleurs s'ils ne sont pas satisfaits.....

M. EMMERSON : Je n'ai pas dit cela.

M. MONK : Du moins, mon honorable ami a dit que la fourniture de la force motrice n'était qu'une fin secondaire de l'exploitation du canal, et que si ces messieurs se trouvaient gênés ils étaient libres de s'assurer ailleurs la force motrice qui leur était nécessaire. Si j'ai bien compris, c'est ce que le ministre a déclaré.

M. EMMERSON : Non, je ne pense pas avoir dit rien de tel, ni l'avoir donné à entendre. J'ai dit que la fourniture de la force motrice n'était qu'un accessoire et que le département ne serait pas justifié de faire des dépenses en vue de la rendre utilisable.

M. MONK : C'est à cela que j'en viens. Le département est obligé de tenir la main à ce que ses employés remplissent leur devoir ponctuellement. Il se trouve là des employés préposés au maintien des niveaux. Leur affaire consiste à veiller à ce que l'eau soit à une profondeur convenable dans le canal. Si ces dérivations n'existaient pas le long du canal, il ne serait pas nécessaire de maintenir tout ce personnel ; mais puisque ces hommes sont payés pour faire cet ouvrage, nous avons le droit d'exiger qu'ils l'exécutent convenablement. Comme je l'ai déclaré il y a un instant, je ne désirais pas soulever la question ici ; je me figurais que je pourrais engager ces employés, quels qu'ils soient—je ne les connais pas—à remplir leur devoir avec plus d'exactitude, si je leur écrivais directement ; mais mes efforts ont été infructueux. Je ne m'en prends pas au Gouvernement de cet état de choses ; s'il y a quelqu'un à blâmer, ce sont ces hommes qui ne sont pas sous la surveillance constante du ministre. Mais je sais parfaitement bien que si le ministre les avertissait que l'affaire est suivie de près, et qu'étant payés pour faire cet ouvrage de surveillance des niveaux, ils sont tenus de s'assurer que la quantité d'eau disponible, quelle quelle soit, est répartie également entre les intéressés, cela aurait plus d'effet que tout ce que je pourrais faire.

Maintenant, en ce qui regarde le pont, bien entendu, si le ministre ne se trompe pas en disant qu'on ne saurait s'attendre à ce qu'un entrepreneur fasse ce travail en moins de six semaines, la question est réglée. Mais je ne sache pas qu'il y ait d'autres ponts à construire sur le canal, et je ne sache pas davantage que cet entrepreneur, dont j'oublie le nom en ce moment, ait d'autres travaux à exécuter sur le canal de Lachine. S'il en est ainsi, et s'il est vrai, comme on m'en a informé que le pont peut être érigé en beaucoup moins que six semaines, en trois ou en quatre semaines, pourquoi ces fabricants seraient-il privés de l'usage de cette force motrice qui est si nécessaire à l'exploitation de leurs industries? Si mon honorable ami veut bien demander au surintendant à Montréal de s'occuper spécialement de cette question, il constatera la possibilité de parachever en quatre semaines la construction du pont ainsi que les ouvrages dont il a parlé et qui doivent être exécutés sur d'autres parties du canal.

(Adopté.)

Relevés et inspections—Chemins de fer., $18,000.

M. BLAIN : Le ministre a fait adopter, l'autre soir, un crédit de $20,000 pour levé spécial du canal de Welland. Je lui demanderai quelle somme a été dépensée l'année dernière en levés des divers canaux du Canada.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à des levés et inspections de chemins de fer.

Tout chemin de fer auquel il est accordé une charte ou une subvention doit être inspecté, et dans ce but nous sommes obligés d'envoyer nos ingénieurs d'une extrémité à l'autre du pays. Ce crédit a été généralement fixé à $18,000 par année. Dans le cours du dernier exercice financier, nous avons dépensé à peu près $7,650 en inspection de chemin de fer.

M. BLAIN : La somme dont vous parlez n'est pas pour les levés et inspections de canaux, qui forment le sujet du crédit en discussion. Le crédit relatif aux chemins de fer vient ensuite.

M. EMMERSON : Nous avons adopté le crédit dont vous parlez ; nous en sommes rendus à celui de $18,000. Mais je me reporterai au crédit antérieur et je dirai qu'il a trait à l'inspection des canaux par nos employés, particulièrement en ce qui regarde la location de la force motrice. L'ingénieur hydraulique de temps à autre va visiter les divers canaux lorsque des demandes nous sont adressées en vue de l'utilisation des courants. Il fait rapport au département, et ce sont ces rapports qui me mettent à même de décider si ces demandes devraient être agréées ou non. La somme dépensée du 1er juillet dernier au 31 décembre s'est élevée à un peu plus de $1,000.

M. INGRAM : Le ministre voudra-t-il nous dire les noms des divers canaux qui ont été inspectés l'année dernière ?

M. EMMERSON : L'ingénieur hydraulique a visité le canal de Welland, celui de Cornwall, celui de Morrisburg et celui de la Trent. Nous recevons constamment des demandes de personnes désireuses d'utiliser la force motrice ; et je trouve nécessaire de dépenser une certaine somme en levés et études des divers canaux.

M. INGRAM : Dois-je comprendre que tous ces canaux ont été inspectés l'année dernière ?

M. EMMERSON : Du premier juillet au 31 décembre, nous avons dépensé $1,036.94 sur ces travaux.

M. INGRAM : Je ne me plains pas de la somme dépensée de cette manière ; tout ce que je désire savoir, c'est le nombre d'inspections qui ont été faites depuis la dernière session ou dans le cours de l'année passée.

M. EMMERSON : Je parle de mémoire en ce qui est des inspections. Depuis nombre d'années il a été voté $3,000 annuellement pour cette fin.

(Adopté.)

Statistiques de chemins de fer y compris l'aide aux écritures, etc., $2,500.

M. EMMERSON : C'est le crédit ordinaire en vue des travaux supplémentaires exécutés durant la session.

Apointpements.—Commis surnuméraires, copistes et messagers, etc., $4,000.

M. EMMERSON : L'augmentation provient de la nomination de deux commis supplémentaires.

M. BLAIN : Pouvez-vous me dire qui ils sont et pourquoi on les a soustraits à l'empire de l'acte du service civil ?

M. EMMERSON : Ce sont Mlle Helmer et Mlle Mahon. On a constaté que leurs services étaient requis.

(Adopté.)

Appointements des ingénieurs, dessinateurs, commis surnuméraires et messagers, etc., $31,500.

M. FOSTER : Pourquoi cette augmentation ?

M. EMMERSON : Je suis en mesure de fournir les détails.

M. FOSTER : Vous avez $1,000 de plus.

M. EMMERSON : En premier lieu l'ingénieur-inspecteur reçoit une augmentation de $200 ; c'est M. E. B. Johnston. Ses appointements étaient de $2,400 ils seront de $2,600. M. Alward, aide-rédacteur des lois, a été porté de $1,200 à $1,400. Voilà qui explique $400 d'augmentation. Mlle Graham a été portée de $650 à $700, et douze ont reçu des augmentations de $50 chacune. Il a été nommé un commis surnuméraire, un traducteur, M. J. Lyons, à $500. Nous avons là en tout une augmentation de $1,500.

(Adopté.)

Frais judiciaires par rapport aux chemins de fer et Canaux, $6,000.

M. FOSTER : Combien a-t-il été dépensé pour cette fin, l'année dernière ?

M. EMMERSON : Du 1er juillet au 1er janvier, $2,639.78. Voici le détail : E. H. McAlpine, services rendus par rapport au chemin de fer " Canada-Eastern " vérification de titres, $1,162.54 ; S. A. Mackay, réclamations relatives au canal de Culbute, $1,000 ; Arthur Lisle, réclamations de Calumet, $1,000; Deland et Brassard, réclamations relatives aux inondations de Chambly, $218 ; divers, $59.24.

M. HAGGART : Je pensais que les réclamations relatives au canal de Culbute étaient réglées depuis longtemps.

M. EMMERSON : Ce sont des réclamations qui se sont produites jusqu'au commencement du printemps dernier, alors que le canal était réellement en commission, bien qu'il ne fût pas en usage, et bien que les gens engagés dans l'exploitation forestière fussent à peu près les seuls à s'en servir.

Je fis mettre à l'étude la question de notre responsabilité au sujet de ces dommages, et l'avis du département de la Justice fut qu'il serait nécessaire de publier un avis dans la " Gazette du Canada " pour

nous libérer de toute responsabilité. C'est ce qui fut fait ; mais les réclamations pour dommages n'ont pas, pour cela, cessé de nous arriver. Cette année, encore tout récemment, les réclamations ordinaires nous sont parvenues. Mais ce n'est pas un canal, et il n'est pas maintenu comme tel par le Gouvernement.

M. HAGGART : Si je me rappelle bien, la digue dont la présence occasionnait ces dommages a été enlevée par le gouvernement. En premier lieu, on fit l'estimation des dommages occasionnés par la digue ; les indemnités furent payées par le gouvernement à deux ou trois reprises. Puis, le gouvernement enleva la digue afin qu'il ne résultat plus de dommages des travaux exécutés par lui ?

M. EMMERSON : C'est une question de savoir si le gouvernement en se chargeant d'enlever la digue n'a pas par là même reconnu qu'il était responsable des dommages. Le gouvernement commença à la démolir, mais les gens engagés dans la navigation et dans l'exploitation forestière protestèrent contre cette démolition, prétextant des droits acquis. Ils prétendirent qu'elle avait toujours été utilisée par eux et que son enlèvement aurait des effets très désastreux pour le flottage du bois sur les eaux de l'Ottawa.

M. FOSTER : M. McAlpine semple être un favori ; il est constamment employé par quelqu'un des ministres.

M. EMMERSON : Mon honorable ami me permettra de lui expliquer que M. McAlpine a été l'agent du ministre à Saint-Jean, pour la province du Nouveau-Brunswick ou pour une partie de la province ; et que lorsque les questions de droit sont renvoyées des divers départements à celui de la Justice ce département emploie son agent à l'endroit où l'affaire doit se poursuivre.

M. FOSTER : Ce que je désirais signaler à l'attention de la Chambre, c'est que M. McAlpine semble n'avoir pas été bien traité par le département de la Justice, à moins qu'on n'admette qu'il estime ses services un peu cher. Ainsi, je constate que, l'année dernière, il a présenté un compte de $900 pour services relatifs à l'achat du chemin de fer "Canada-Eastern," et que lorsque ce compte fut soumis au département de la Justice, qu'on n'a jamais accusé de manquer de générosité, qui, au contraire, je pense, rémunère ses agents très libéralement.....

M. EMMERSON : Les honoraires dans chaque cas sont fixés suivant un tarif.

M. FOSTER : Ce compte de $900 fut rogné de $540 et réduit au chiffre plus respectable de $360. Je puis me figurer quel fut le désappointement de ce monsieur ; tout de même il semblerait que dans les cas où ce tarif est appliqué, les départements paient un peu cher les services de M. McAlpine. Il paraît avoir une opinion assez haute de la valeur de ses services, beaucoup plus haute que n'a le département de la Justice.

M. HAGGART : Pourquoi a-t-il été payé une somme quelconque à M. McAlpine au sujet de l'achat du chemin de fer Canada-Eastern ? Il me semblait que la règle était de faire payer les frais de vérification de titres par le vendeur ?

M. EMMERSON : Ce ne peut être la règle ni en notre pays ni en aucun autre. Supposez que nous aurions acheté le "Canada-Eastern" sans voir à la vérification parfaite des titres ; supposez que le département s'en serait rapporté au vendeur, et qu'après coup il se serait trouvé que ce chemin de fer était hypothéqué ; ne pensez-vous pas que le département aurait été critiqué pour n'avoir pas fait vérifier les titres par ses avocats ?

M. HAGGART : Nous sommes du même avis sur ce point ; mais ma prétention est que le vendeur fournit l'extrait du registre, que l'acheteur le fait vérifier, et qu'en règle générale c'est le vendeur qui solde les frais de vérification.

M. BLAIN : A l'égard des indemnités à payer pour dommages résultant d'inondations, le ministre nous a déclaré que ce compte était clos, mais que les réclamations n'en continuaient pas moins à se produire de temps à autre. Son département se propose-t-il de solder ces réclamations à l'avenir ?

M. EMMERSON : Non.

M. BLAIN : Il ne sera rien payé de plus?

M. EMMERSON : Pas un sou.

M. TAYLOR : Une partie quelconque de ces $6,000 sera-t-elle employée à payer les frais judiciaires relatifs au prolongement du canal Rideau, et ce prolongement est-il en voie d'exécution ?

M. EMMERSON : J'ai expliqué, pendant que mon honorable ami était absent, que nous nous étions heurtés à un obstacle très sérieux en cette affaire. Ces travaux se seraient trouvés à gêner l'exploitation d'une usine, et les propriétaires, MM. Tett, frères, ont demandé ce qui m'a paru être une somme exorbitante, et tant qu'il ne sera pas constaté que cette propriété peut être acquise à un prix raisonnable, je ne serai pas disposé à pousser l'affaire davantage.

M. SAM. HUGHES : Hier soir, le ministre a promis d'expliquer l'entente intervenue entre le gouvernement fédéral et les autorités provinciales de l'Ontario au sujet de l'acquisition des voies fluviales au nord du lac Balsam.

M. EMMERSON : J'ai dit que j'expliquerais où en était rendue l'affaire. Les négociations ne sont pas tout à fait termi-

nées. Les employés de mon département ont rencontré ceux du département des Terres domaniales d'Ontario, à Toronto, et ont déterminé les conditions auxquelles nous nous chargerions de ces ouvrages exécutés par la province, et auxquelles nous libérerions la province de toute dépense future pour leur entretien. Il fut décidé que nous nous chargerions des travaux hydrauliques et que nous ferions construire une digue. Il a été préparé un rapport au conseil dans ce sens ; lequel a été soumis au gouvernement provincial à Toronto. Nous espérons que la chose se fera, car les négociations étaient pour bien dire terminées, mais n'étaient pas encore mises sous la forme d'un décret official de la part ni de l'un ni de l'autre gouvernement.

M. SAM. HUGHES : Quel besoin y a-t-il de ces traveaux, si vous ne vous proposez pas de terminer les deux extrémités du canal ?

M. EMMERSON : Qu'est-ce qui fait dire à l'honorable député que nous ne nous proposons pas de terminer les deux extrémités du canal ?

M. SAM. HUGHES : Je ne vois aucun crédit pour cette fin dans le budget principal. Cependant, nous espérons toujours, et je compte bien voir un crédit de deux ou trois millions de dollars figurer dans le budget supplémentaire.

M. EMMERSON : Nous ne pourrions pas dépenser une aussi forte somme cette année.

M. SAM. HUGHES : Mais vous pourriez passer les marchés pour l'entreprise tout entière, comme on le faisait autrefois, et les travaux s'exécutaient beaucoup plus rapidement par ce moyen.

M. EMMERSON : Pourquoi n'avez-vous pas accompagné cette députation ce matin ?

M. SAM. HUGHES : J'étais absolument convaincu que le directeur général des Postes ferait prolonger ce canal jusqu'à Aurora.

Personnel et fonctionnement du conseil des commissaires des ch. de fer du Canada, $60,000.

M. KEMP : Est-ce là toute la dépense pour cette année ?

M. EMMERSON : Non, il est affecté, en outre $30,000, à ce service, par voie législative.

M. KEMP : Les nominations faites par la commission des chemins de fer sont-elles soumises à l'approbation d'un ministère quelconque ?

M. EMMERSON : Non, elles sont soumises à l'approbation de l'exécutif par le ministre des Chemins de fer, par voie de proposition ou de rapport.

M. KEMP : Ces nominations sont donc du ressort du ministère des Chemins de fer ?

M. EMMERSON : Ce ministère est simplement la voie par laquelle le conseil de la commission de chemin de fer atteint l'exécutif.

M. KEMP : Le ministère des Chemins de fer et Canaux, je suppose, est tenu au courant des statuts et décisions établis par la commission ?

M. EMMERSON : Non, ce n'est pas de la sorte que les choses se sont passées jusqu'ici. Ce n'est nullement par la voie du ministère que ces décisions sont transmises à l'exécutif. Quant aux dépenses effectuées par les commissaires, ceux-ci se contentent de transmettre au ministère des Chemins de fer et des Canaux les mémoires revêtus de leur approbation, puis c'est le ministère qui acquitte ces comptes et les vérifie.

M. KEMP : Le ministre des Chemins de fer ou quelqu'un de ses collègues pourrait-il nous éclairer au sujet de la révision des tarifs afférents au transport des voyageurs et des marchandises, révision autorisée par la commission, et dont le texte a été publié dans la " Gazette du Canada " en décembre dernier ? Les prix de transport des voyageurs indiqués dans cette liste sont d'un chiffre supérieur à celui des tarifs appliqués jusqu'ici, et homologués par le comité des chemins de fer du conseil privé. La même observation s'applique aux prix de transport des marchandises. Cette question a fait l'objet de vives discussions dans les journaux, et il serait intéressant d'apprendre de la bouche même du ministre les motifs qui ont provoqué ce relèvement des tarifs. Il s'est fait une agitation au pays dans le sens de l'abaissement des tarifs pour le transport des marchandises sur certaines voies ferrées et dans certaines parties du Canada ; or, je ne sache pas qu'un seul journal ait jusqu'ici approuvé ce relèvement de tarifs. Quant au public, il est dans l'impuissance de puiser dans un ancien document émanant de la commission des chemins de fer, le moindre renseignement sur la raison d'être de ces relèvements de tarifs.

M. EMMERSON : Le ministère des Chemins de fer et des Canaux n'a point voix consultative en pareille matière, et il n'est guère plus renseigné que les députés au sujet des taux de transport fixés par la commission.

Sauf erreur de ma part, la loi, je crois, décrète que toute compagnie de chemin de fer au pays doit transmettre au conseil des commissaires des chemins de fer un état des prix de transport qu'elle veut mettre en vigueur. Cet état doit être publié dans la " Gazette du Canada." Or, avant que ce tarif puisse s'appliquer, il faut au préalable qu'il soit soumis à la commission des chemins de fer et qu'il reçoive son approbation. La publication de cet état dans la " Gazette " est un avis donné au public sur les modifications de tarifs projetées par les compagnies. Si je ne me trompe, la chose

se fera annuellement, vers la fin de l'année civile. Il n'est point déposé au ministère des Chemins de fer et Canaux d'exemplaires des projets de tarifs. Voilà le seul renseignement que je sois en mesure de donner à l'honorable député.

M. KEMP : Sous l'ancien régime, quand le comité des chemins de fer du conseil privé sanctionnait de nouveaux tarifs, tout député pouvait légitimement poser la question au cabinet, et les ministres étaient tenus d'éclairer la Chambre sur ces modifications de tarifs. Devons-nous entendre que sous le nouveau régime, aujourd'hui qu'il existe une commission des chemins de fer, le public soit dans l'impuissance de s'éclairer à cet égard, et d'obtenir les renesignements voulus, chose si facile, par le passé ?

M. EMMERSON : Tout député peut, par voie de motion, demander dépôt d'exemplaires des tarifs établis et des jugements prononcés par le conseil des commissaires des chemins de fer au sujet de ces prix de transport ; car, dans chaque cas, il y a requête présente au conseil, et il doit y avoir jugement. La commission est censée jouir d'une indépendance absolue, dans le sens politique et être à l'abri de toute influence exercée par le cabinet. La chose va sans dire, toutefois, elle est tenue de fournir les documents dont le Parlement ordonne le dépôt, et libre à l'honorable député d'obtenir les renseignements qu'il désire, par la voie que je viens de lui indiquer.

M. KEMP : Il n'est nullement besoin de demander dépôt de pareil état, car les renseignements en question figurent déjà dans la " Gazette du Canada ".

M. EMMERSON : La publication à laquelle l'honorable député fait allusion ne serait-elle pas un simple avis donné au public, au sujet de la demande formulée par les requérants ?

M. KEMP : Non, c'est sans doute un avis.....

M. EMMERSON : Pardon ; je tiens à élucider ma pensée. La publication en question dans la " Gazette " serait un simple avis donné au public sur les modifications qu'une compagnie veut apporter à ses tarifs. Il doit s'écouler un certain délai avant que les commissaires se prononcent à cet égard, et la décision une fois rendue, le texte en serait publié dans la " Gazette ". C'est ainsi que j'interprète la loi ; c'est une question de droit.

M. KEMP : Cette interprétation de la loi est sans doute légitime. Mais, en réalité, ces tableaux sont fort compliqués ; ils couvrent plusieurs pages de la " Gazete du Canada " et ce n'est pas chose facile de les débrouiller. Pareille tâche est au-dessus des forces d'un simple marchand. Il ne lit point la " Gazette du Canada " ; il ignore la publication de ces tarifs ; il ne sait pas que les compagnies de chemins de fer demandent pareilles modifications. La publication à laquelle le ministre fait allusion se rattache sans doute, à l'application ou la mise en vigueur des tarifs. Voici le point que je veux établir : disons que dans l'exercice de sa discrétion, la commission des chemins de fer juge utile d'approuver soit le relèvement soit l'abaissement des tarifs ; or, advenant que les députés, à titre de représentants du peuple ici, désirent se renseigner sur ce qui a motivé l'attitude prise par les commissaires, à quelle source doivent-ils puiser ce renseignement ? La " Gazette du Canada " ne contient qu'un simple avis, nullement motivé, et à mon avis, puisque le ministère des Chemins de fer est responsable, dans une certaine, mesure, des agissements de la commission, comme l'a déclaré le chef de ce ministère, c'est à lui qu'il incombe de nous dire la raison d'être des profondes modifications effectuées par la commission.

M. EMMERSON : Evidemment, la commission exerce ses attributions sous l'empire d'un statut ; et la chose va sans dire, ni le ministre des Chemins de fer, ni les attachés du ministère, à moins qu'ils n'y soient autorisés législativement, ne sauraient s'aviser de s'enquérir de ces faits ; et à cet égard, ils se trouveraient aussi impuissants que le serait l'honorable député lui-même. Que l'honorable député s'adresse au bureau de la commision des chemins de fer, et j'en suis convaincu, il obtiendra facilement le renseignement qu'il désire. Je pourrais probablement l'obtenir moi-même, au même titre que tout autre député. Mais, si je ne me trompe, il ne figure pas dans la loi de disposition qui autorise ou oblige le ministère à faire pareille démarche ou à vulgariser des renseignements.

M. KEMP : C'est là une omission fâcheuse dans la loi. Est-ce que le public n'a pas droit de veiller à la protection de ses intérêts, sous le nouveau régime, comme il l'avait jadis, à l'époque où le comité des chemins de fer du conseil privé avait la haute-main en matière de chemins de fer ? Est-ce que, dans l'élaboration de la nouvelle loi, le ministre n'aurait pas omis quelque disposition l'autorisant à fournir et à publier pareils renseignements, demandés par la Chambre, et cela afin de nous permettre de discuter ces questions, en parfaite connaissance de cause ? Voici le fait que je tiens surtout à signaler à l'attention du ministère : en décembre dernier, il a paru dans la " Gazette du Canada " nombre de tableaux des prix fixés pour le transport des voyageurs et des marchandises ; or, dans les deux cas, les tarifs accusaient un relèvement. Qu'est-ce qui a motivé ce relèvement des tarifs ? Comment nos commettants peuvent-ils se renseigner sur l'urgence de ces modifications ?

M. EMMERSON : Il ne s'est pas effectué de relèvement des tarifs ; il ne s'agissait que de propositions formulées dans ce sens

par les compagnies de chemins de fer ; or, paraît-il, ces propositions n'ont reçu ni l'approbation ni la sanction de la commission des chemins de fer, et par conséquent, elles ne sont point en vigueur.

M. KEMP : Je rends grâce au ministre de nous avoir éclairés au moins sur ce point. Ces propositions recevront-elles l'approbation de la commission des chemins de fer ? Il s'est déjà écoulé un assez long délai.

M. EMMERSON : Me voilà acculé au pied du mur.

M. KEMP : Eh bien, que le ministre des chemins de fer nous promette d'aller aux renseignements à cet égard et nous dise, quelque jour, au cours de la discussion de ses prévisions budgétaires, ce qu'on entend faire ?

M. EMMERSON : J'irai aux renseignements.

M. INGRAM : En outre, ni dans le rapport du ministère des Chemins de fer ni dans aucun autre document soumis au parlement figure le moindre renseignement sur l'œuvre de la commission, depuis l'époque de sa création et l'inauguration du nouvel ordre de choses. Nous sommes dans l'impuissance de juger de l'utilité de cette œuvre. Puis, la commission des chemins de fer a assigné nombre de personnes intéressées dans certaines affaires dont elle est saisie ; or, on le sait, elle a délibéré sur ces causes, et aujourd'hui, paraît-il, ces individus sont obligés de comparaître de nouveau devant le tribunal, qui doit recommencer l'instruction de ces affaires. Il faudrait nous éclairer sur ce point. De temps à autre nous recevons des lettres de correspondants intéressés dans ces causes, et en quête de renseignements à cet égard ; or, quand nous nous adressons à la commission des chemins de fer dans le but d'obtenir ces renseignements, les choses se font avec une lenteur désespérante. Il faudrait donc qu'au cours de chaque session on présentât au Parlement un rapport donnant quelques détails sur l'œuvre et les travaux de cette commission. C'est un corps fort important aux travaux duquel le public prend le plus vif intérêt.

M. LENNOX : Il s'agit ici d'une innovation et il importe qu'on nous éclaire, dès le début même. Le ministre serait en mesure de nous fournir bien des données ; car, si je ne me trompe, ce bureau est sous la direction du ministère des Chemins de fer.

M. EMMERSON : Par le moins du monde. J'ai expliqué d'une façon assez minutieuse la connexité qui existe entre le ministère des Chemins de fer et le conseil de la commission des chemins de fer. Toutefois, dans un certain sens, ce conseil est indépendant du ministère auquel je préside, à titre de chef du ministère je ne suis que l'intermédiaire avec lequel le conseil se met en communication sur certaines, que je soumets, ensuite, aux délibérations de l'exécutif. Quant aux nominations, la chose est prévue par le statut. A tous autres égards, je n'exerce aucune direction sur ce bureau, qui se trouve indépendant de mon ministère. Ce bureau n'a aucun caractère politique, et il ne rentre point dans les cadres de l'administration.

M. LENNOX : J'ai prêté une religieuse attention aux observations présentées par le ministre, en réponse au député de Toronto (M. Kemp), et je crois avoir bien saisi sa pensée, au milieu de tout le bruit des conversations auxquelles se livrent les députés. Si je ne me trompe, le ministre n'a aucune initiative à prendre au sujet des décisions rendues par ce tribunal et des motifs de ces décisions.

M. EMMERSON : On ne m'en rend aucun compte.

M. LENNOX : Précisément, le ministre n'a aucun droit de surveillance à exercer à cet égard ; et voilà pourquoi la situation des commissaires peut s'assimiler à celle des juges. A l'instar des autres juges, ils ne sont soumis à la juridiction d'aucun ministère, sauf qu'il est permis d'interjeter appel au ministère de la Justice, à l'égard des juges en général. Toutefois, ce bureau est soumis à la juridiction du ministère des Chemins de fer, en ce qui concerne les dépenses, la composition du tribunal, les traitements, le personel attaché à ce tribunal, l'installation des bureaux et leur ameublement ou tillement, les mesures à prendre pour les transports par voie ferrée et autrement ; tout cela, dis-je ,est soumis au contrôle et à l'autorité du ministère des Chemins de fer. Est-ce bien exact ?

M. EMMERSON : Oui, dans une certaine mesure. Le personnel du bureau, comme commis aux écritures et le reste, est à la nomination des commissaires, qui font choix de leurs employés. Je ne saurais sur ma propre proposition, faire nommer un seul fonctionnaire par l'exécutif. L'exécutif ne saurait le faire. Ces emplois sont à la nomination des commissaires et se font avec son approbation préalable, avant que l'exécutif puisse exercer d'initiative à cet égard.

M. HAGGART : C'est absurde.

M. EMMERSON : Reportez-vous au texte de la loi.

M. INGRAM : Voici le paragraphe 2 de l'article 48 :

Le ministre peut, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, charger toute personne de faire une enquête et de lui adresser un rapport sur toute question ou chose de la compétence du ministre en vertu du présent acte ou de l'acte spécial.

M. EMMERSON : Relisez l'article relatif à la nomination du personnel du conseil. Envisageons la question avec calme. Je ne

donne ici que ma propre interprétation de la loi et l'avis exprimé par les commissaires eux-mêmes. Que l'honorable député (M. Ingram) veuille bien se reporter à l'article de la loi concernant la nomination du personnel de la commission, il se convaincra que le pouvoir de nommer ce personnel est attribué aux commissaires, et ce n'est qu'après exercice de cette attribution par la commission que l'exécutif peut prendre une initiative.

M. INGRAM : La disposition suivante, l'article 49, statue sur les pouvoirs se rattachant aux questions que voici : institution d'enquêtes, pénétration dans les lieux ou bâtiments des compagnies, inspection des travaux, assignation des témoins et le reste. Le ministre des Chemins de fer peut obtenir, par voie d'arrêté de l'exécutif, tous les renseignements qu'il désire au sujet de la commision des chemins de fer. Voilà qui est d'une parfaite évidence.

M. LENNOX : Ici, il importe de bien définir la situation. Voilà certains personnages que l'exécutif nomme commissaires et qui sont fonctionnaires de l'Etat. La création de cet office entraîne une forte dépense de deniers publics, propriété de la nation. Il faut bien que ce service soit soumis, à ce titre, au contrôle de quelque ministère. En relisant le texte de la loi j'ai cru que ce contrôle était confié au ministère des Chemins de fer et des Canaux. Voici un article qui figure au budget :

114. Commission des chemins de fer—frais du personnel et du fonctionnement du conseil des commissaires des chemins de fer du Canada, $60,000.

Si le ministre des Chemins de fer est celui des membres du cabinet qui est chargé du contrôle et de la gestion des deniers publics affectés à ce bureau, c'est à lui que je m'adresse pour en obtenir le renseignement voulu. S'il n'est pas chargé de cette besogne, alors qu'il veuille bien me désigner celui de ses collègues qui a mission d'exercer ce contrôle. Entendons-nous bien : il ne s'agit nullement ici des décisions rendues par ce tribunal. Pareil renseignement, fût-il demandé, devrait venir du ministre de la Justice ; mais quant à certaines autres questions, comme l'administration du conseil que nous avons créé, les dépenses qu'il entraîne, ses opérations et son fonctionnement, ce sont là, si je ne me trompe, des questions soumises au contrôle et à la discrétion du ministre des Chemins de fer et des Canaux. S'il n'en est pas ainsi, il y a erreur ; car ce serait contraire à l'entente sur laquelle repose la création de ce conseil.

M. EMMERSON : Si l'honorable député veut bien me le permettre, je lui poserai une question. Voici la chose. Est-ce que le ministère des Chemins de fer ou tout autre ministère peut diriger le conseil dans ses actes ?

M. LENNOX : Dans un certain sens, il le peut.

M. INGRAM : Dans quel sens ?

M. EMMERSON : Avons-nous le pouvoir de lui donner une direction ou des instructions sur la tenue de ses séances, et les circonstances dans lesquelles elle doit s'effectuer ?

M. LENNOX : Il serait oiseux de s'attarder à discuter cette question pour le moment. A mon avis, nul ministère ne saurait donner à la commission des chemins de fer de direction dans le sens supposé par le ministère. Il ne s'agit pas de discuter pareille question pour le moment. A l'époque de la création de cette commission, le ministre détenait le portefeuille des Chemins de fer et des Canaux, et cependant nous n'avons pas encore obtenu le moindre renseignement sur une foule de questions, comme les dépenses effectuées, le chiffre du personnel du bureau, les emplois et attributions de ce personnel, leur mode de transport au cours de leurs pérégrinations à travers le pays, les enquêtes tenues. Fautes de renseignements, le public est dans l'impuissance de juger de l'utilité de cette institution. Que le ministre nous fasse un exposé général de l'œuvre accomplie par la commission ; qu'il y consacre un quart d'heure ou une demi-heure, et au besoin, même une heure ; enfin, qu'il donne à sa thèse les développements voulus, dans une harangue comme il en a déjà prononcé devant cette Chambre, en faisant son exposé en matière de chemins de fer. Il pourrait nous donner un précis de l'œuvre accomplie jusqu'ici par cette commission. A l'époque de la création de ce tribunal, il a été entendu qu'il serait responsable envers le Parlement et soumis à la direction du ministre des Chemins de fer. Si je fais erreur ici, c'est une raison de plus qui milite en faveur d'un lucide exposé de la situation. Puisque cette commission fait partie intégrante du ministère des Chemins de fer, le ministre devrait nous faire verbalement un court exposé de la question, mais en outre il faudrait soumettre au Parlement un court rapport, soit manuscrit soit imprimé, et cela afin de nous permettre de débattre la question, en connaisasnce de cause, et de juger si l'heure de ce tribunal a, oui ou non, abouti au succès.

M. INGRAM : Il ne saurait, à coup sûr, exister de doute sur la question de savoir si l'exécutif a le pouvoir de demander pareil rapport. J'appelle de nouveau l'attention du ministre sur l'article 45 dont voici le texte :

Le Gouverneur en conseil peut en tout temps soumettre à la commission toute question, affaire ou chose se présentant sous l'empire du présent acte ou de l'acte spécial, ou dont le présent acte ou l'acte spécial prescrit l'accomplissement, afin qu'elle fasse un rapport ou prenne quelque mesure à cet égard, et la commission doit s'en acquitter sans retard.

Posant que l'exécutif désire obtenir de la commission des chemins de fer un état de l'œuvre qu'elle a accomplie, depuis l'époque de sa création jusqu'aujourd'hui, et cela dans le but de soumettre ce rapport au Parlement ; en pareille circonstance, l'article que je viens de citer attribue à l'exécutif le pouvoir d'obtenir pareil rapport. A mon sens, nous sommes en présence d'une fort singulière situation ; voilà que le Parlement crée une commission, dont le président est inamovible, ou du moins qui n'est révocable que de l'agrément de la Chambre des communes et du Sénat ; puis, on nous demande d'ouvrir un crédit annuel de $60,000 ou $90,000 affecté aux frais de cette commission, sans avoir pu obtenir de ce conseil un rapport touchant l'œuvre qu'il a accompli au cours de la dernière année. Ce serait là, en vérité, une situation fort anormale, et à mon avis, jamais le législateur n'a songé à créer pareil état de choses. La loi en question, il me semble, attribue au Parlement le pouvoir d'obtenir les renseignements désirés au sujet de l'œuvre de cette commission.

M. A. A. MACLEAN : Je désire obtenir du ministre quelques renseignements au sujet de certaines questions se rattachant à la commission des chemins de fer.

Je tiendrais à savoir si ces commissaires ont le pouvoir de réglementer les tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer de l'Etat ; et en outre, s'ils sont autorisés à réglementer les tarifs des transports effectués par les steamers subventionnés ; ou bien, si ce dernier pouvoir est attribué au ministre du Commerce et de l'Industrie. Je sais qu'il existe de vifs mécontentements au sujet des prix établis pour les transports effectués sur les steamships subventionnés, et il me semble qu'il y a absence absolue de réglementation à cet égard, et que tout est laissé à l'arbitraire des compagnies de steamships. Si la loi en question ne prévoit rien à cet égard, il serait bon, à mon avis, d'y apporter modification, de façon à uniformiser toute la tarification en matière de transports.

M. EMMERSON : La commission n'a juridiction ni sur les chemins de fer de l'Etat ni sur les steamships ou les tarifs établis pour les transports sur ces steamships. Je n'ai pas à me demander ici si telle disposition législative ne devrait pas exister ; non, je me borne à donner mon interprétation de la loi. J'en conviens, il devrait nous être soumis un rapport sur l'œuvre de la commission des chemins de fer. Je me range volontiers à l'avis exprimé à cet égard, et j'en conviens, les commissaires devraient transmettre, de temps à autre, un rapport à l'exécutif, par l'entremise du ministère des Chemins de fer et des Canaux ; car, comme le fait observer le député de Simcoe (M. Lennox), si la commission devait communiquer avec l'exécutif par la voie d'un ministère quelconque, ce qui n'existe pas aujourd'hui, ce serait bien par l'intermédiaire du ministère des Chemins de fer que cette communication devrait s'établir. J'abonde dans son sens, quand il affirme que le canal ou l'intermédiaire naturel entre cette commission et le Gouvernement, c'est bien le ministère des Chemins de fer ; mais, à mon sens, la loi des chemins de fer ne décrète rien à cet égard.

M. KEMP : Le député d'Elgin-est (M. Ingram) nous a donné lecture de l'article de la loi statuant dans ce sens.

M. EMMERSON : L'article 45 que l'honorable député a cité ne s'applique nullement ici. Cet article comporte une restriction ; il dit :

> Le Gouverneur en conseil peut en tout temps soumettre à la commission toute question, affaire ou chose se présentant sous l'empire du présent acte ou de l'acte spécial, ou dont le présent acte ou l'acte spécial prescrit l'accomplissement.

Avant d'obliger la commission à prendre une initiative quelconque, au moins faut-il que la loi lui en fasse une obligation. En outre, que l'honorable député se reporte à l'article 48, paragraphe 2, il y lira :

> Le ministre peut, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, charger toute personne de faire une enquête ou de lui adresser un rapport sur toute question ou chose de la compétence du ministre, en vertu du présent acte ou de l'acte spécial.

Ici encore, il a apporté une restriction à l'autorisation et au pouvoir en question. Au demeurant, s'il figure dans la loi des chemins de fer une disposition qui nous attribue juridiction sur le conseil des commissaires, avec pouvoir de leur ordonner de faire rapport, je n'ai pas réussi à trouver pareil article. En outre, s'il s'y trouve une prescription quelconque qui soumette ,dans un sens quelconque, la commission à l'autorité et à la direction du ministère des Chemins de fer, je serais bien aise qu'on m'indiquât cet article ; car je comprends parfaitement et j'apprécie toute la force des observations formulées ici au sujet des défectuosités qui existent à cet égard.

M. HAGGART : L'interprétation que le ministre nous a donnée de cet article me semble fort légitime. La commission n'est tenue de faire rapport que lorqu'on lui soumet une question spéciale et distincte. Il faudrait insérer dans la loi des chemins de fer une disposition obligeant les commissaires à faire rapport à la Chambre.

M. EMMERSON : Je me range entièrement à cet avis.

M. HAGGART : Ces commissaires se trouvent dans une singulière situation au point de vue du droit constitutionnel, en ce qu'ils sont absolument indépendants du Gouvernement et du Parlement. Il figure dans cette loi un article qu'il importerait de modifier,

vu qu'il confère à la commission des chemins de fer un pouvoir tout à fait extraordinaire :

Seront attachés à la commission les officiers, commis, sténographes ou messagers que la commission, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, nommera, au besoin.

A quel titre les employés seraient-ils à la nomination des commissaires ? La nomination aux emplois publics est une prérogative de la couronne. La nomination de ce personnel ne devrait se faire que sous la responsabilité des ministres qui sont comptables à ce Parlement. L'article ajoute :

Le conseil nomme et révoque tout employé.

On attribue à ce conseil un autre pouvoir: les commissaires peuvent délivrer des chèques payables sur les fonds publics, pour la rétribution de ce personnel. Il est inouï qu'on ait jamais, dans aucun pays du monde, accordé pareils pouvoirs à une commission de ce genre. Le principe fondamental de la situation, c'est la responsabilité des ministres envers le Parlement, à qui ils sont comptables des nominations qu'ils font; car la prérogative de nommer aux charges de l'Etat, qui est un attribut de la couronne, ne s'exerce réellement que sur la proposition des ministres. Ici tout est bouleversé. Le conseil des commissaires, je suppose, ne consulte pas même le ministre des Chemins de fer au sujet de ces nominations. Force est bien au ministre de laisser faire; sinon, le conseil dirait : " Il faut, de toute nécessité que tel ou tel individu soit attaché à notre personnel, sans quoi, la commission elle-même disparaît. Ce conseil devrait faire partie intégrante du ministère des Chemins de fer, responsable, au même titre que tout autre service public, envers la couronne et le Parlement.

M. FOSTER : Evidemment, la situation a pris une tournure tout à fait imprévue et qui déconcerte toutes mes prévisions ; et puisque le premier ministre est à son poste, je vais lui présenter un simple exposé des faits. Le crédit 114 que nous discutons en ce moment est affecté au personnel et au fonctionnement du conseil des commissaires des chemins de fer, et on demande à la Chambre de voter dans ce but $60,000. Nous nous adressons au ministre des Chemins de fer au budget duquel ce crédit est inscrit, et la Chambre, forte de ses droits inaliénables, exige au préalable, et avant d'autoriser pareille dépense, qu'on lui fasse connaître les besoins auxquels elle est affectée, et en outre, au cas où il s'agirait d'un service stable, l'emploi qu'on a fait du crédit ouvert, dans ce but, l'année dernière.

En réponse à l'interpellation que nous lui avons adressée, le ministre des Chemins de fer se contente de répondre qu'il n'a pas sous les yeux de rapport de la commission. La Chambre. de son côté, n'a pas reçu de rapport dans ce sens, et voilà qu'il ressort de l'étude du texte de la loi des Chemins de fer, ainsi que le fait observer mon honorable collègue (M. Haggart) que cette loi ne contient aucune disposition obligeant la commission à transmettre au Parlement un rapport annuel indiquant l'emploi que les commissaires, à titre de serviteurs du Parlement et du pays, ont fait du crédit mis à leur disposition l'année précédente ; et qu'en outre cette loi ne statue absolument rien sur le mode de communication entre la commission et le public, par l'intermédiaire du Parlement. La Chambre est absolument dans son droit en déclarant qu'elle ne saurait ouvrir ce crédit de $60,000, en sus du crédit alloué l'année dernière, à la commission, à moins que celle-ci me rende compte de l'emploi qu'elle a fait de ces deniers. Plusieurs députés ont catégoriquement affirmé que la Chambre et le pays ont droit d'exiger que la commission leur rende compte de son œuvre ; dans un rapport annuel, à l'instar du ministre des Chemins de fer et de tous les autres services qui tous fournissent pareil rapport. Quand il s'agit de la nomination des membres du personnel ici encore, comme l'a fait observer mon honorable collègue (M. Haggart) éclate le caractère tout à fait anormal de la situation créée à la commission.

Il est fort possible que les commissaires disent : Nous voulons attacher à notre personnel tels ou tels individus, qui toucheront tels ou tels appointements, et que l'exécutif réponde : Nous ne saurions approuver la chose. Alors, pour toute réponse, les commissaires faisant appel au pays, s'écriraient: Voici des fonctionnaires absolument indispensables que nous voulons affecter à notre personnel, pour l'exécution de notre œuvre, et l'exécutif refuse de les nommer. Bref, il est absolument impossible de faire ici la répartition des responsabilités. Ces commissaires usent de leur propre discrétion, ils sont indépendants ; ils ne sont nullement comptables au Parlement ; et d'après le texte de la loi, personne n'est tenu de rendre compte de l'emploi des deniers publics affectés au personnel et au fonctionnement de la commission, ni de nous renseigner sur le chiffre des appointements des commis et autres détails similaires. Evidemment, le mécanisme est défectueux ici et il faudrait y remédier.

Sir WILFRID LAURIER : Je l'avoue, force m'est bien de faire un aveu à la Chambre ; et cette confession n'est rien moins qu'agréable pour moi. J'ignorais que la commission des chemins de fer, non seulement ne fût tenue, mais ne fut pas autorisée à dresser un rapport. Vraiment, j'ai toujours cru que cette commission avait le devoir de dresser un rapport annuel sur son œuvre et ses opérations, et de rendre compte, non seulement de l'emploi des deniers affectés à ce service, mais, en outre, de ses opérations, de son œuvre, des décisions rendues par le conseil, et cela pour l'édification du Parlement et du public. Nous avons droit à

pareils renseignements ; et s'il est contesté, après consultation avec le ministre de la Justice et le ministre des Chemins de fer, qui connaît plus familièrement que moi les dispositions de la loi des chemins de fer, que la commission n'est pas tenue de faire pareil rapport, il faudrait, à mon avis, dès cette session même, adopter une disposition législative l'obligeant à dresser ce rapport. Je m'empresserai de signaler la chose à l'attention du ministre de la Justice. Si la commission n'est pas tenue, de par la loi, de transmettre pareil rapport, il importe, en justice pour le Parlement, de créer cette obligation. Quant à la nomination du personnel de la commission, la loi doit sans doute contenir de plus amples prescriptions que ce qui ressort du texte de l'article dont l'honorable député de Lanark (M. Haggart) nous a donné lecture. Je sais que les commissaires nous ont présenté des propositions relativement à la nomination de certains membres de leur personnel. Tantôt nous acquiesçons à ces propositions, tantôt nous leur refusons notre approbation. Quelquefois, nous acceptons leurs propositions, quelquefois nous les écartons ; et j'ai été réellement frappé de stupéfaction en entendant l'ex-ministre des Chemins de fer affirmer que la commission a le pouvoir de faire des nominations, sans les soumettre à l'exécutif.

M. HAGGART : Je n'ai pas fait pareille affirmation.

M. LENNOX : L'article 21, paragraphe 2, statue :

Seront attachés à la commission les officiers, commis, sténographes et messagers que la commission, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, nommera, au besoin, aux appointements et rémunérations qu'elle proposera et qu'approuvera le Gouverneur en conseil.

M. HAGGART : C'est là un pouvoir tout à fait insolite, celui de révoquer et de nommer le personnel. Le rôle de l'exécutif se borne à tout approuver.

Sir WILFRID LAURIER : Non pas. Dans l'application du statut, et d'après l'interprétation que nous lui avons donnée, nous avons reçu du conseil des commissaires certaines propositions auxquelles nous avons souscrit ou refusé notre acquiescement, selon que les circonstances, à notre avis, l'autorisaient. Si je ne me trompe, le Gouvernement n'a pas d'initiative à prendre en fait de nominations. Elles se font, sur proposition des commissaires, par voie de rapport ; mais les commissaires ne sauraient de leur propre chef, nommer aux emplois. D'après mon interprétation du statut, le Gouvernement a le pouvoir de nommer aux charges, sur proposition du conseil de la commission. Il y a quelque temps, j'ai déposé sur le bureau de la Chambre la liste des nominations effectuées jusqu'ici, et qui constituent aujourd'hui le personnel du conseil.

M. LENNOX : Le premier ministre, j'espère, a bien saisi ma pensée ; elle est absolument conforme à son avis. Si j'ai appelé son attention sur l'article en question, c'est que je tenais à lui faire voir qu'il concorde avec l'interprétation qu'il lui donne.

M. KEMP : En attendant la modification de la loi, le ministre des Chemins de fer, je suppose, pourra, en temps utile, obtenir de la commission les renseignements demandés par les députés, à l'égard des questions que j'ai signalées, et je l'espère aussi, ces renseignements nous seront soumis, à brève échéance.

Sir WILFRID LAURIER : Quand bien même la loi serait muette sur ce point, les commissaires eux-mêmes, je suppose, pourraient suppléer à ce silence, en faisant rapport. Advenant qu'ils y manquent, la loi pourrait être modifiée, même au cour de cette session-ci.

M. FOSTER: Posant qu'il faille apporter quelque modification à la loi, chose qui demande bien quelque délai, il me semble que si le ministre intéressé voulait bien proposer aux commissaires de faire rapport à bref délai, ils s'exécuteraient, même sans y être tenus, de par la loi.

Sir WILFRID LAURIER : Très bien.

M. INGRAM : A mon avis, ce rapport devrait contenir des renseignements sur les décisions rendues par le conseil de la commission et sur les causes encore pendantes devant ce tribunal. J'ai reçu nombre de demandes de renseignements à cet égard. Il s'est produit de fâcheux retards, et certaines municipalités tiennent à être éclaircis sur ces questions, afin de bien savoir à quoi s'en tenir sur la situation qui leur est créée.

M. LENNOX : J'appelle l'attention du premier ministre sur un autre aspect de la question. Indépendamment du fait que la Chambre est actuellement impuissante à exiger pareil rapport de la part des commissaires, le ministre des Chemins de fer, je suppose, pourrait nous donner un aperçu général des dépenses effectuées pour l'œuvre de la commission jusqu'à la fin de l'année financière. Ce renseignement nous manque, et je suppose que le ministre est en mesure de nous le fournir.

M. EMMERSON : Je puis donner ce renseignement à l'honorable député. Au cours du dernier exercice, du 1er juillet au 1er janvier, il a été dépensé pour le personnel et le fonctionnement de la commission $20,-906.49, et pour les traitements, $14,416.56.

M. SPROULE : Le ministre pourrait-il nous dire si, dernièrement, on a ajouté de nouveaux employés au personnel de la commission ; ou encore, si on a fait de nouvelles propositions dans ce sens à l'exécutif, dont l'approbation en pareilles matières, je suppose, est requise au préalable ?

M. EMMERSON : Il ne s'est pas effectué de nouvelles nominations dernièrement, mais il a été fait certaines propositions sur lesquelles l'exécutif n'a pas encore pris de décision.

M. SPROULE : A-t-on soumis les noms des personnes ou de quelqu'une des personnes dont voici les noms : James Clarke qui est, je crois, conducteur sur le chemin de fer Canada-Atlantique ; D. J. McCuaig, qui est dans le moment, contremaître sur ce chemin de fer ; E. C. Roy, actuellement mécanicien sur le même chemin de fer ? Je veux simplement faire remarquer que ces personnes ont pris une part active dans les dernières élections, et elles ont laissé savoir à leurs amis qu'on leur avait promis des emplois dans cette commission. Je serais heureux de savoir si le Gouvernement a rempli cette promesse, si jamais elle a été faite, ou, si elle n'a pas été remplie, s'il se propose de la remplir prochainement ?

M. EMMERSON : C'est la première fois que j'entends prononcer le nom de ces personnes que vient de mentionner l'honorable député au sujet de la commission des chemins de fer.

M. BLAIN : Dans les dépenses de la commission de l'année dernière, je vois un item de $1,250 pour services rendus par l'un des membres de la commission avant qu'elle fût constituée. Un de ceux dont les noms ont été mentionnés comme devant être le président de la commission a été envoyé aux Etats-Unis pour faire un rapport sur le fonctionnement de la commission américaine, et cela a coûté $1,250 au Trésor. Je suppose que cette personne a fait un rapport de ce voyage et que l'honorable ministre le déposera sur le bureau de la Chambre.

M. EMMERSON : C'est celui qui est devenu président de la commission qui a fait ce voyage. Nous ne pouvions pas attendre que la commission fût constituée et que son président fût nommé pour l'envoyer recueillir des renseignements aux Etats-Unis auprès d'une commission semblable qui avait de l'expérience en la matière. Telle a été le but de sa mission et ses dépenses ont été payées.

M. BLAIN : Je ne critique pas sur le chiffre qui n'est pas considérable. Mais on lui payait $50 par jour. Et le ministre se rappellera que cette somme a été dépensée avant que la commission fût constituée. Je suppose que cette personne n'est pas allée aux Etats-Unis sans être autorisée par le ministère des Chemins de fer et des Canaux. Voici une personne à laquelle on paie $1,250 pour aller faire une enquête sur le fonctionnement des commissions de chemins de fer de ce pays, en vue d'organiser la commission canadienne. Le ministre ne prétendra certainement pas que cette personne ne devait pas faire rapport de son enquête à quelqu'un.

M. EMMERSON : Si ce délégué a fait un rapport, il a dû le remettre à ses collègues, dans la commission, je crois.

M. BLAIN : Ils n'étaient pas encore nommés.

M. EMMERSON. Ils ont été nommés immédiatement après son retour. L'enquête que le président a faite lui a servi dans l'organisation de la commission. Il n'a pas fait de rapport autant que je sache. Je n'étais pas ministre à cette époque et je n'en connais rien personnellement.

M. INGRAM : Combien le ministre nous a-t-il dit qu'avait coûté le wagon de la commission ?

M. EMMERSON : Environ $20,000.

M. INGRAM : Cette dépense était comprise dans les $60,000 de l'année dernière, et cependant l'honorable ministre nous demande une somme aussi forte cette année. Il ne se propose pas, je suppose, d'acheter un autre wagon ?

M. EMMERSON : Le crédit, l'année dernière, était de $100,000.

M. INGRAM : Mais l'honorable ministre doit se rappeler les faits. C'est l'honorable ministre d'alors qui est devenu plus tard président de la commission qui a fait voter cette somme de $100,000 dans le budget de 1903-1904.

M. EMMERSON : Je crois que l'honorable député trouvera dans le budget un crédit de $40,000 et un autre de $60,000, et c'est avec une partie de cet argent que le wagon a été acheté.

M. INGRAM : L'honorable ministre demande $60,000 et ensuite $29,000.

M. EMMERSON : Ces $29,000 sont fixés par le statut, et les $60,000 sont pour payer le personnel et autres dépenses dont j'ai parlé.

M. INGRAM : Le crédit voté l'année dernière était pour les mêmes dépenses, et le ministre nous demande aujourd'hui $89,000 pour cela, ce qui ferait une réduction de $11,000. Cependant, sur le crédit de $100,000, l'année dernière, on a pris $20,000 pour acheter ce wagon. Cela veut dire que l'on dépensera $9,000 de plus cette année.

M. EMMERSON : Ce n'est que cette année que le personnel a été nommé, et cela explique la différence.

M. BLAIN : Le Gouvernement calcule-t-il que les dépenses totales de la commission seront de $100,000 par année ?

M. EMMERSON : L'honorable député se rappellera que M. Blair a déclaré pendant la discussion sur la loi des chemins de fer que la création de la commission coûterait environ $100,000 par année

M. BLAIN : Je me rappelle cela. Mais maintenant que la commission est créée et a

commencé ses travaux, le ministre croit-il que $100,000 suffiront pour payer ses dépenses ?

M. EMMERSON : Je crois que $100,000 seront plus que suffisants pour payer les dépenses actuelles ou que l'on peut prévoir.

M. MACLAREN : Est-ce l'intention du Gouvernement d'ajouter deux autres membres à la commission, ce qui ferait cinq au lieu de trois.

M. EMMERSON : Je ne crois pas que l'on y songe. Cette question n'a pas été discutée.

M. FOSTER : Si j'ai bien compris, l'honorable ministre a dit que M. Blair n'avait pas remis de rapport de l'enquête qu'il est allé faire aux Etats-Unis ?

M. EMMERSON : J'ai dit que je supposais qu'il avait fait son rapport à la commission, et qu'il s'était servi des renseignements receueillis aux Etats-Unis dans l'organisation de la commission, mais qu'il n'avait pas fait de rapport au Gouvernement ou au ministère des Chemins de fer et des Canaux sur ce sujet.

M. FOSTER : Je crois que nous devrions avoir le rapport que M. Blair a fait aux autorités quelles qu'elles soient. On l'a envoyé aux Etats-Unis pour recueillir des connaissances qui devaient l'aider à constituer la commission et à la faire fonctionner. Il est important que la Chambre ait ce rapport afin que nous puissions voir ce qu'il a fait aux Etats-Unis. Il n'y a aucun doute que ce doit être un rapport très complet. Il a coûté $1,250 et nous avons droit de savoir si nous avons reçu pour notre argent. Si je comprends bien, ce crédit de $60,000 paie toutes les dépenses de la commission, excepté celles fixées par statut.

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Quels services particuliers rendent les employés de la commission ? Le ministre peut-il nous donner quelques renseignements à ce sujet ?

M. EMMERSON : Oui, je puis donner une idée des emplois de chacun.

M. FOSTER : J'ai ici une réponse à un ordre de la Chambre donnant les noms des officiers et employés de la commission. Il serait peut-être aussi bien que je le lise, afin qu'il soit consigné dans les débats :

	Par année.
L'honorable M. E. Bernier, vice-président de la Commission	$8,000
James Mills, commissaire	8,000
E. D. Cartwright, secrétaire	3,000
George A. Mountain, ingénieur	4,000
James Hardwell, premier expert du trafic	3,500
A. G. Blair, fils, avocat consultant	2,500
J. E. Duval, inspecteur des accidents	2,200
G. A. Brown, premier commis, service du trafic	2,000
E. C. Lalonde, inspecteur des accidents.	2,200
E. A. Bruneau, archiviste et comptable	1,800
J. H. Dessier, aide-ingénieur	1,800
T. E. Simmonds, aide-ingénieur	1,800
H. W. Messenger, commis	900
Ham. Norman, commis, service du trafic	900
B. Chevrier, commis et sténographe	800
F. C. McGee, commis et sténographe	800
C. E. MacManus, commis et sténographe.	800
John W. Thompson, gardien des dossiers.	800
T. Chandler, messager en chef et huissier	700
L. J. Lewis, commis et sténographe	600
L. N. Cameron, commis et sténographe.	550
D. Langelier, messager	500
William Woodruff, cuisinier sur le wagon officiel, $60 par mois.	

Cela ne comprend pas le traitement de celui qui remplacera M. Blair, le juge Killam, et qui recevra $10,000 par année. Cela fera en tout pour appointements du personnel, tel qu'il est constitué le premier janvier 1905, et celui du commissaire en chef une dépense d'environ $59,000 par année, disons $60,000. Outre cela, nous avons à ajouter les dépenses et l'entretien du wagon qui transporte la commission. Le ministre connaît-il la somme qui est dépensée à part cela pour l'entretien des bureaux de la commission ?

M. EMMERSON : Environ $1,230 par année—cuisinier, chef et logement.

M. FOSTER : Je parle des bureaux de la commission. Je suppose que cette commission a des bureaux.

M. EMMERSON : Ces bureaux sont au ministère des Travaux publics.

M. FOSTER: Cela n'est pas compris dans ce crédit ; mais je veux avoir le coût total de la commission lorsqu'elle sera complètement constituée.

M. EMMERSON : J'espère qu'elle est complète maintenant.

M. FOSTER : C'est possible, mais c'est encore un enfant comparé à ce qu'elle sera. Je vois qu'on y emploie un avocat consultant. La commission se propose-t-elle de lui demander des conseils ? Pourtant deux des membres de la commission étant avocats, et l'un d'eux avocat très éminent—le commissaire en chef—il ne devrait pas être nécessaire d'avoir un avocat consultant. Cet officier remplit-il réellement la charge d'avocat consultant ou n'agit-il que sous la direction des commissaires ?

M. EMMERSON : Il fait les fonctions d'un procureur ; il lit et examine les documents, tâche que l'on peut difficilement demander au commissaire en chef de faire.

M. FOSTER : C'est-à-dire que cet avocat n'est pas un avocat consultant, mais un simple commis versé dans la loi ?

M. EMMERSON : C'est ce que je pense. Je me propose de demander à la commission un rapport complet que je déposerai sur le bureau de la Chambre aussitôt que je l'aurai.

M. FOSTER : Le ministre aura-t-il le rapport de M. Blair ?

M. EMMERSON : J'aurai un rapport complet, mais je ne sais si ce rapport de M. Blair a été fait par écrit.

M. FOSTER : Le président de la commission des chemins de fer nous a donné la preuve qu'il savait être économe lorsqu'il s'agissait d'écrire au Gouvernement, mais il ne l'est pas autant lorsqu'il transmet sa note à payer. Lorsqu'il s'agit d'écrire une lettre ou d'envoyer un long télégramme, il sait alors pratiquer l'économie.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

BILLS VOTES EN TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 42) concernant la Compagnie du chemin de fer de Vancouver à Westminster et au Yukon.—M. Macpherson.

Le bill (n°48) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton.—M. Calvert.

BILLS VOTES EN DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 64) concernant la Compagnie des comtés du Centre.—M. Stewart.

Le bill (n° 65) concernant la Compagnie du chemin de fer de la baie James.—M. Watson.

Le bill (n° 65) relatif à un brevet de la "Paper Goods Company, Limited".—M. Macdonell.

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

M. le président prend le bureau.

Appointements et frais d'administration de la commission des chemins de fer, $60,000.

M. LENNOX : Il vaudrait mieux réserver cet item, parce que je ne crois pas que nous puissions la discuter avec profit, tant que le ministre ne nous aura pas donné les renseignements qu'il nous a promis. Nous pourrions reprendre la discussion de ce crédit lorsque nous aurons ce renseignement.

M. FOSTER : Ce renseignement ne pourra pas être donné avant un certain temps, et si le ministre préfère que nous adoptions ce crédit maintenant, nous aurons le droit de le discuter plus tard, lorsque son budget sera de nouveau mis en discussion.

M. LENNOX : Je n'ai aucune objection à cela. Mais avant que nous passions à un autre sujet, j'ai une observation à faire. J'ai remarqué dans l'état qui a été fourni cet après-midi par l'honorable député de Toronto (M. Foster) que la commission emploie trois sténographes à $800 chacun, ce qui signifie que chaque membre de la commission a son sténographe. Si le ministre n'est pas prêt dans le moment à nous donner des explications à ce sujet, j'espère qu'il sera en mesure de le faire lorsque nous discuterons ce crédit de nouveau ; nous voulons savoir si réellement cette dépense est nécessaire. Ce n'est pas qu'elle soit très considérable ; mais il me semble qu'elle est inutile. Je crois que les membres du Gouvernement ont déjà eu occasion de discuter cette question.

M. KEMP : Le ministre pourrait-il nous dire dans combien de temps il pourra nous dire si l'on a fait quelque tentative d'augmenter les tarifs des voyageurs et des marchandises. La croyance générale est que ces tarifs ont été augmentés. Le ministre croyait cet après-midi qu'ils avaient seulement été publiés, mais non mis en vigueur.

M. EMMERSON : C'est l'opinion qui m'en est restée.

M. KEMP : D'après ce qui a paru dans les journaux, j'ai compris que les tarifs avaient été augmentés et qu'ils sont actuellement en vigueur.

M. FOSTER : Seront-ils publiés dans la "Gazette du Canada"?

M. KEMP : L'honorable ministre nous a dit que l'avis a paru dans la "Gazette", mais les journaux nous disent que les tarifs sont déjà en vigueur. Combien de temps faudra-t-il au ministre pour se renseigner et dire à la Chambre ce qui en est ?

M. EMMERSON : Je crois que le président de la commission et ses collègues sont dans le moment dans l'ouest d'Ontario; mais aussitôt qu'ils seront revenus, je verrai personnellement le président et je lui demanderai de faire un rapport. Je puis dire que le ministère des Chemins de fer et des Canaux a déjà appelé l'attention de la commission—j'ai obtenu ce renseignement depuis le dîner—sur le fait qu'elle devrait nous adresser un rapport de ses travaux. Nous n'avons pas encore ce rapport. Ce rapport a été demandé à la commission lorsqu'elle était sans président. Maintenant qu'elle est au complet, j'aurai l'occasion d'en conférer avec le président de la commission, et j'espère pouvoir déposer bientôt sur le bureau de la Chambre un rapport donnant tous ces renseignements.

M. FOSTER : L'honorable ministre est-il en mesure de nous dire quelles sont les dépenses causées par la location des bureaux ?

M. EMMERSON : Je n'ai pu encore obtenir ce renseignement.

M. HYMAN : Lorsque nous discuterons le crédit concernant ces loyers, j'aurai le renseignement. Je ne me rappelle pas le

chiffre exact, mais je crois que c'est environ $5,000.

M. LENNOX : L'attention du ministre a probablement été détournée de la question que je lui ai posée il y a quelques instants au sujet des sténographes. Se propose-t-il d'y répondre maintenant ?

M. EMMERSON : On nous a demandé trois sténographes. L'un d'eux est le sténographe général pour les travaux du service. Un autre est un sténographe français capable d'écrire en même temps au clavigraphe. Un autre commissaire a un sténographe pour les travaux particuliers de son département.

M. LENNOX : Le ministre croit-il qu'il est nécessaire d'avoir trois sténographes ?

M. EMMERSON: Les commissaires nous ont dit qu'il leur fallait trois sténographes La commission a été unanime à faire cette demande. Les commissaires se sont croisi chacun un sténographe ; ils disent que le bureau ne peut pas facilement faire ses travaux, à moins de trois sténographes. La commission a apporté des raisons très fortes à l'appui de leur demande, et le comité comprendra facilement qu'il était difficile pour le département de s'opposer à cette demande, lorsque la commission lui disait qu'elle avait besoin de ces sténographes pour faire l'ouvrage efficacement. Si nous avions refusé de faire ces nominations, la commission aurait pu nous dire : Eh bien, nous ne pouvons pas faire tel et tel travail ; il nous est impossible de faire tous les travaux à moins d'avoir ces sténographes. Telle est la situation dans laquelle le département se trouve lorsque la commission demande certains employés.

M. LENNOX : Je serai franc envers l'honorable ministre et cela nous aidera probablement à revenir à la question. On m'a dit que l'intention première n'était pas d'avoir trois sténographes, mais que l'un des commissaires, que je n'ai pas besoin de nommer dans le moment, insista pour avoir un sténographe pour lui seul, et que cela provoqua une crise. Ce commissaire se mit en grève, parce qu'on ne voulait pas lui donner ce sténographe ?

M. FOSTER : Il se mit en grève ?

M. LENNOX : Oui, il se mit en grève et ne voulut pas aider le président dans l'exécution de ses fonctions dans le conseil tant qu'on ne lui eut pas accordé sa demande. On m'a dit que le département n'avait pas vu tout d'abord la nécessité de nommer ce sténographe et que ce refus prolongea la grève, je ne sais pas pendant combien de jours. On m'a dit qu'elle avait duré quinze jours. On m'a dit que finalement le Gouvernement capitula et que le sténographe fut nommé. Je crois que d'autres employés ont été nommés de la même manière, mais mes renseignements ne sont pas aussi positifs que ceux concernant la nomination du sténographe. L'honorable ministre qui est membre du gouvernement pourra dire si je me trompe ou non. Ce n'est pas tant le montant de la dépense que je critique, bien qu'il soit assez considérable, mais c'est la manière dont la nomination a été faite.

M. EMMERSON : Tout ce que je puis dire à mon honorable ami, c'est que je ne connais rien de ces discussions au sein de la commission.

Je ne sais pas si les commissaires se sont disputés entre eux ou si l'un d'eux s'est mis en grève. La demande a été signée par tous les commissaires et a été déposée devant moi.

M. FOSTER : Après ou avant la grève.

M. EMMERSON : Je ne puis dire s'il y a eu grève ou non. Si mon honorable ami (M. Lennox) dit qu'un commissaire s'est mis en grève, je ne puis pas le contredire et je n'en sens pas le besoin ; mais s'il y a eu grève, aucun des commissaires ne m'en a parlé.

M. FOSTER : L'honorable ministre sait-il si les appointements du commissaire en grève ont été suspendus pendant quinze jours ?

M. EMMERSON : Non, tous les appointements ont été payés en entier, autant que je sache ; mais je dois avouer franchement que lorsque cette demande m'a été faite, j'ai demandé à avoir une conférence avec les commissaires relativement à la nécessité de ces nominations d'employés. Il est tout naturel que la Chambre soit mise au courant des besoins de la commission. La commission prétendait qu'elle avait besoin de ces employés, et je ne connais pas suffisamment la somme de travaux de chaque commissaire pour pouvoir dire que la commission avait tort dans sa demande. Je suis obligé de me rendre au jugement des commissaires dans ces questions.

M. TAYLOR : Le ministre a-t-il dit en réponse à mon honorable ami de Toronto (M. Kemp), que les nouveaux tarifs adoptés par les chemins de fer et approuvés par la commission n'avaient pas augmenté le prix du transport des marchandises ? Etant expéditeur moi-même——

M. EMMERSON : Mon honorable ami me permettra de répéter ce que j'ai dit. J'ai dit à l'honorable député de Toronto (M. Kemp), que le nouveau tarif qui a été publié dans la " Gazette " n'était pas le tarif approuvé, mais que c'était simplement un avis que la loi oblige de donner que des tarifs nouveaux ont été soumis à l'approbation de la commission ; ces tarifs sont publiés dans la " Gazette " afin de mettre le public au courant des propositions de ces différents chemins de fer. Ces tarifs ont

été ensuite soumis à l'approbation de la commission, mais celle-ci n'a pris aucune décision parce qu'elle n'avait pas de président. Tels sont mes renseignements. Je ne prétends pas être absolument exact ; je donne simplement la situation telle que je crois qu'elle existe dans le moment. Je ne puis dire si ces tarifs ont été approuvés depuis, et s'ils sont été mis en vigueur ou non.

M. TAYLOR : Que les tarifs aient été approuvés ou non, pour ma part, je sais fort bien que les chemins de fer les ont mis en vigueur, et que dans certains cas, nous payons près de 50 pour 100 de plus qu'auparavant. Les compagnies de chemin de fer ont mis en vigueur les nouveaux tarifs et on m'assure qu'elles agissent avec l'approbation de la commission.

M. CAMPBELL : Je sais que les compagnies de chemins de fer ont élevé leurs tarifs sur le grain et la farine, mais la commission n'ayant pas approuvé le nouveau tarif, elles furent obligées de revenir à l'ancien. Le nouveau tarif n'a été en vigueur que pendant quatre ou cinq jours, et aujourd'hui, tous les expéditeurs demandent que les compagnies de chemins de fer les remboursent de ce qu'ils ont payé en plus pendant cette période. Aujourd'hui, les prix du transport du grain et de la farine sont les mêmes qu'ils étaient à l'automne.

M. TAYLOR : Il est bon que les expéditeurs dans tout le pays sachent cela. Je sais que nous payons maintenant d'après un nouveau tarif pour le transport de plusieurs marchandises.

M. LENNOX : Les journaux ont d'abord annoncé que la commission des chemins de fer avait établi un tarif d'après lequel les prix de transport avaient été élevés. Une journée ou deux après on sut que c'était un tarif maximum, et qu'il n'aurait pas nécessairement l'effet d'élever le coût du transport des marchandises. On a dit dans quelques journaux, apparemment sur l'autorité de certains fonctionnaires, que les compagnies de chemins de fer ne pouvaient pas exiger le nouveau tarif que dans un certain délai après son approbation par la commission. Les compagnies ne sont présentées devant le conseil des commissaires, comme la loi les y oblige, avant l'expiration de ce délai, et on a rapporté que le conseil s'était contenté de fixer un tarif maximum sans entrer dans la discussion du fond de la question, et que plus tard ils s'occuperaient de fixer les tarifs qui devront prévaloir. Je ne sais pas si ces renseignements sont exacts ; je les mentionne simplement dans l'espérance qu'ils rappelleront quelque souvenir à la mémoire de l'honorable ministre.

M. EMMERSON : Ce n'est pas ainsi que j'ai compris la question, bien que les dires de mon honorable ami peuvent être exacts. J'ai dit tout simplement au comité ce que je croyais savoir, et je puis lui donner l'assurance que je déposerai sur le bureau de la Chambre un rapport complet sur la question, afin que le comité puisse être parfaitement renseigné.

M. FOSTER. L'honorable ministre voudra-t-il en même temps s'enquérir des devoirs de chacun des employés de la commission et des raisons particulières que l'on a alléguées pour justifier leur nomination ; j'en serai très reconnaissant au ministre.

(L'item est adopté.)

Appointements du personnel des canaux et réparations, $803,039.

M. EMMERSON : Il y a là un diminution de $30,000 sur le crédit de l'année dernière. Pour le canal Lachine, nous avons demandé l'an dernier, $133,265 ; cette année, nous demandons $133,030. Les dépenses sur le canal Soulanges sont baissées cette année de $52,850 à $41,730. Cette réduction est en grande partie due à la diminution dans le nombre des employés et aussi dans le coût des réparations. En général, le coût des réparations a été diminué sur les différents canaux.

M. FOSTER : Le fait que le gouvernement ne perçoit plus de taux de péage sur les canaux n'a-t-il pas causé quelques changements ? Est-ce que cela n'a pas permis au Gouvernement de se dispenser d'un grand nombre d'employés ? Quel est le montant de la réduction qui en est résultée ?

M. EMMERSON : On trouve la réponse à cette question dans le crédit suivant concernant les salaires et les dépenses imprévues dans les bureaux des percepteurs. J'ai dit hier en parlant de cette question, que je croyais pouvoir avant la fin de l'adoption de mes crédits être en mesure d'annoncer à la Chambre la politique du Gouvernement concernant la continuation du régime de canaux libres. Je ne suis pas encore prêt à faire cette déclaration. Si le Gouvernement décide de continuer à ne pas percevoir de taux de péage sur les canaux, nous serons obligés de nous dispenser des services d'un grand nombre d'employés. Je ne puis pas dire, cependant, qu'ils ont eu moins d'ouvrage, par le fait que les canaux sont libres, car ils ont été obligés tout de même de consacrer tout leur temps aux travaux ordinaires du bureau. Ils ont tenu un registre fidèle de tout ce qui a passé par les canaux; la seule différence c'est qu'ils ne font pas payer de droits. Ce registre est transmis au département. On a voulu continuer à le tenir afin de voir si l'abolition des taux de péage amènerait un changement appréciable dans le trafic.

M. FOSTER : Depuis combien d'années les canaux sont-ils libres ?

M. EMMERSON : Deux ans.

M. FOSTER : Et pendant ces deux années vous avez tenu un registre complet de

tout ce qui a passé dans les canaux en montant et en descendant ?

M. EMMERSON : Tout comme si nous avions perçu des taux de péage.

M. FOSTER : La seule chose que les employés aujourd'hui ne font pas, c'est de toucher de l'argent ?

M. EMMERSON : C'est tout.

M. BLAIN : Quel a été le revenu annuel des canaux ?

M. EMMERSON : Je ne puis parler que de mémoire ; mais on aurait dû percevoir il ya deux ans $325,000, et l'année dernière, $288,000. Il y a là une diminution, mais l'année précédente, le revenu avait été beaucoup plus considérable que les deux années antérieures, 1902-1903.

M. BLAIN : Y a-t-il eu augmentation ou diminution depuis dix ans ?

M. EMMERSON : Je crois que depuis un certain nombre d'années le revenu a été à peu près stationnaire. Autrefois, il était beaucoup plus considérable. Ainsi que mon honorable ami le sait, les chemins de fer ont enlevé beaucoup de transports à la navigation.

M. FOSTER : Parlez-vous d'une façon absolue ou par comparaison ?

M. EMMERSON : Par comparaison. La proportion du trafic par eau a diminué.

M. KEMP : Le tonnage est-il plus considérable aujourd'hui qu'il était à cette époque ?

M. EMMERSON : Oui, le tonnage est plus considérable.

Pour supplément de salaire aux employés permenants de l'administration, et pour rétribuer les services des personnes qui ont travaillé au passage des vaisseaux dans les canaux du gouvernement canadien, du samedi à minuit au dimanche à minuit, nonobstant toute disposition contraire de la loi relative aux services civils, $20,000.

M. EMMERSON : Ceci est plus que l'année dernière. Nous avons constaté pendant les deux dernières années que le crédit de $18,000 était insuffisant. Les salaires sont aujourd'hui plus élevés et les employés font un plus long travail de nuit et des dimanches qu'autrefois. Certains canaux sont ouverts le dimanche vers la fin de la navigation et l'expédition rapide du trafic rend souvent nécessaire le travail de nuit. De sorte qu'au lieu de demander un crédit annuel de $18,000 et un crédit supplémentaire ensuite, j'ai cru, d'après les conseils des fonctionnaires du ministère, qu'il était mieux de demander tout de suite les $20,000 nécessaires.

(Adopté.)

Salle d'armes à Belleville, $30,000.

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Nous avons déjà voté cette somme l'année dernière, mais ne l'avons pas employée. La ville a donné le terrain ; mais il y a eu certains désaccords, et le ministère est dans le moment en communication avec les autorités de la ville pour changer l'emplacement de la salle. Aussitôt que le choix du terrain sera réglé nous commencerons la construction. Ce sera un édifice absolument semblable à celui de Chatham qui a coûté environ $65,000.

M. FOSTER : Le ministre peut-il nous faire connaître la politique du Gouvernement concernant les salles d'armes ? Le Gouvernement se propose-t-il d'en ériger une ici et là sans avoir adopté une politique définie à ce sujet ?

M. HYMAN : Belleville est une ville assez considérable ; il y a là un régiment de huit compagnies qui n'a pas de salle d'armes. La politique du Gouvernement est de construire des salles d'armes dans les localités où il y a des régiments de cette force, mais, naturellement, on ne peut en construire dans toutes les parties du Canada à la fois.

M. FOSTER : Quelle est la force minimum nécessaire d'un régiment pour donner droit à une salle d'armes ?

M. HYMAN : Dans les localités où il y a un bataillon de troupes rurales, il devrait y avoir une salle d'armes, non pas une grande salle d'armes, mais un endroit où l'on pourrait déposer les armes et qui pourrait servir de quartiers aux miliciens.

M. FOSTER : Dans une petite localité comme celle dont vous parlez, combien devrait coûter une salle d'armes convenable ?

M. HYMAN : Cela dépendrait de l'effectif du bataillon. Une salle d'armes peut coûter $5,000 et plus.

M. FOSTER : Naturellement, l'honorable ministre des Travaux publics n'a pas d'autre alternative que de construire les salles d'armes dans les localités désignées par le ministère de la Milice, et dans les cas de ce genre il y aurait certainement de grands avantages pour la Chambre si les autres ministres intéressés étaient présents à la discussion. On ne peut pas s'attendre que le ministre des Travaux publics connaisse à fond le programme du ministère de la Milice concernant les salles d'armes, et il n'est pas en mesure de donner les explications dont le comité a besoin, car il est facile de comprendre que si ce ministère a adopté une règle de conduite par rapport aux bâtiments militaires, nous entrons dans une entreprise qui va nous imposer des obligations considérables. Il serait intéressant de connaître le nombre de salles d'armes qui ont été construites dans le pays et si elles sont en proportion de la force des bataillons dans chaque localité. Alors, nous pourrions savoir quel effectif donnerait droit à une salle d'armes. On devrait aussi nous faire connaître le nombre

et l'emplacement de ces salles d'armes dans tout le Canada, parce que si le principe est bon, il ne faudra pas l'appliquer seulement à Belleville, mais aux autres petites localités en général. Il est parfaitement vrai qu'il est impossible de les construire toutes dans une année ; mais si le Gouvernement adopte une politique, nous devrons en connaître la base et quelles dépenses elle entraînera. Nous ne pouvons obtenir ce renseignement ce soir, parce que le ministre de la Milice (sir Frederick Borden) n'est pas ici. Je ne veux pas être trop exigeant, mais les ministres semblent croire qu'ils ne sont pas tenus d'être dans la Chambre lorsque ce n'est pas le budget de leur département qui est en discussion. Mais, d'une façon générale, surtout lorsqu'il s'agit d'ouvrages que le ministère des Travaux publics construit pour d'autres ministères, il est important que les ministres de ces ministères soient ici pendant que nous discutons ces crédits. Je ne crois pas exiger trop en demandant cela. Il peut être agréable de fréquenter les salons et les banquets, mais les ministres devraient être ici pour surveiller les affaires de leurs ministères. L'indolence plaît et les ministres aiment à fuir cette Chambre lorsque l'on vote des crédits autres que ceux de leur ministère, mais ce n'est pas traiter le comité avec la déférence qui lui est due.

L'avocat général est ici, il semble porter beaucoup d'attention à la besogne de la Chambre ; il en est ainsi de l'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries, si je ne me trompe. A propos de ce dernier, nous avons regretté très souvent son absence ; il ne peut assister trop assidûment aux séances. Il y a encore l'honorable directeur général des Postes dont on peut contempler la figure intéressante à toutes nos réunions ou à peu près. Mais où sont donc les autres membres du cabinet et surtout, où se trouve donc l'honorable ministre de la Milice, ce soir, alors que nous discutons ces prévisions se rapportant à des salles d'armes ? Il devrait être ici.

M. HYMAN : Malheureusement, il avait un rendez-vous avec certaines personnes pour ce soir et c'est la raison pour laquelle il a dû s'absenter de la Chambre.

M. FOSTER : Mais cela ne devrait pas être la règle générale.

M. HYMAN : Si le comité a quelques objections à soulever, je suis certain que l'honorable ministre de la Milice se fera un plaisir de compléter les explications que j'ai données. Il est presque impossible d'établir une règle qu'on devra suivre dans toutes circonstances semblables. Il y a tant de choses à considérer, même en dehors de notre milice elle-même. On peut avoir besoin à un endroit où il n'y a que 500 militaires d'une salle d'exercice pour les besoins du district intéressé. Si une localité de peu d'importance ne possède aucune installation quelconque pour la milice, il peut devenir nécessaire de construire un bâtiment militaire à cet endroit, avant d'y bâtir un édifice plus considérable. Je le répète, il serait impossible d'établir une règle qu'on observerait dans toutes les circonstances.

Hamilton possède une salle d'exercice, mais comme on organise un nouveau régiment dans cette ville, il incombe au ministère de fournir le logement nécessaire à ce régiment. Cela n'est pas facile à déterminer, et je ne vois pas qu'il soit aisé d'établir une règle qui pourrait s'appliquer à tous les cas.

M. FOSTER : Mais le ministère pourrait suivre un plan d'ensemble.

M. HYMAN : Il faut des quartiers de rassemblement à chaque corps de la milice partout où l'on peut établir une salle d'armes. Le bâtiment en question sera construit et terminé le plus tôt possible. Mais il faut se rappeler que les dépenses, sous ce rapport, ne doivent pas être trop considérables chaque année.

(Adopté.)

Bowmanville, édifice public, $7,200.

M. HYMAN : La dépense totale est de $32,000.

M. FOSTER : Le ministère a acheté le terrain, je suppose ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la population de Bowmanville ?

M. HYMAN : Elle était de 3,377 âmes quand on a commencé la construction de ce bâtiment.

M. FOSTER : Quels sont les revenus que le Gouvernement retire à cet endroit ?

H. HYMAN : Le bureau de poste nous rapporte $4,736, et celui des douanes, $11,000.

(Adopté.)

Brantford, salle d'exercice, agrandissement et changement, $25,000.

M. HYMAN : Cet ouvrage est donné à l'entreprise et ce crédit nous permettra de le terminer. L'autre jour, l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) nous a demandé si nous étions pour installer un jeu de quilles dans cet édifice.

M. FOSTER : Un jeu de quilles ?

M. HYMAN : Oui, toutes les grandes salles d'armes possèdent des jeux de quilles pour l'amusement des miliciens.

M. FOSTER : Ce crédit est destiné à l'agrandissement de ce bâtiment. S'agit-il réellement d'une nouvelle construction ?

M. HYMAN : Pas précisément ; il s'agit d'agrandir considérablement l'ancien bâtiment.

M. FOSTER : Quel sera le coût total de ces travaux ?

M. HYMAN : D'environ $45,000, d'après estimation.

M. WORTHINGTON : Y a-t-il plus d'un régiment à Brantford ?

M. HYMAN : Non.

(Adopté.)

Bridgeburg, édifice public, $16,000.

M. HYMAN : On ne doit pas juger du besoin de ce bâtiment uniquement par le nombre des habitants de la localité : Bridgeburg, en effet, ne contient qu'une population de 1,356 âmes. Mais cette ville se trouve sur la frontière, en face de Buffalo, et l'on y trouve un grand nombre de douaniers, chargés du travail d'inspection ; il y a encore des motifs spéciaux pour construire cet édifice.

M. FOSTER : Dans quel comté se trouve cette ville ?

M. HYMAN : Dans le comté de Welland.

M. FOSTER : Quels sont les revenus du gouvernement à cet endroit ?

M. HYMAN : Le bureau de poste rapporte $13,661.

M. FOSTER : Qu'est-ce qui lui donne cette importance ?

M. HYMAN : C'est une ville frontière, et si je ne me trompe, il y a dans les environs une piste très appréciée des citoyens de Buffalo.

M. FOSTER : Quels sont les revenus de la douane ?

M. HYMAN : Ils sont compris dans ceux du bureau de Fort-Erié qui s'élèvent à $519,000.

M. INGRAM : Ce bâtiment se trouve-t-il à l'extrémité du pont international?

M. PATERSON : Oui.

M. INGRAM : A l'endroit où les douaniers avaient leurs quartiers auparavant ?

M. PATERSON : Oui. C'est le ministère plutôt que la population de cette ville qui a demandé la construction de cet édifice. Cette localité, située en face de Buffalo, est très importante au point de vue douanier. Nous étions obligés de déposer tous nos documents dans une petite salle de la gare du Michigan-Central, où ils étaient loin d'être en sûreté. Ce bâtiment sera permanent et l'intérêt public exigeait sa construction.

M. FOSTER : Aviez-vous loué des quartiers auparavant ?

M. PATERSON : Quant à ce qui se rapporte au ministère des Douanes, je puis dire que la compagnie du chemin de fer nous a fourni une salle dans ses remises à marchandises ; on n'y trouve n'y coffre-fort ni un endroit convenable pour y déposer les documents se rapportant au ministère. Ces derniers sont considérables à cet endroit où l'on transige beaucoup d'affaires. Nous nous serions trouvés en trop mauvaise posture si un incendie s'était déclaré dans. ces remises Les inspecteurs ont insisté auprès de moi pour me décider à construire ce bâtiment, et je suis, probablement, l'auteur principal de la décision prise à cet effet par le ministère des Travaux publics.

M. FOSTER : Quel sera le coût total de cet édifice et comment les dépenses seront-elles réparties ?

M. HYMAN : Le coût total s'élèvera à environ $25,000 répartis comme suit : construction, $15,000 ; appareils de chauffage, $2,000 ; installation de la lumière électrique, $500 ; comptoirs, ameublement, boîtes de poste, $3,000 ; réparations au trottoir, si cela est nécessaire par suite de dommages causés, $500 ; le reste des $25,000 sera consacré aux dépenses imprévues.

M. FOSTER : Combien a coûté le terrain ?

M. HYMAN : $707.

M. FOSTER : Ce bâtiment me semble coûter bien cher s'il n'est destiné à contenir que des liasses de documents.

M. HYMAN : Le bureau de poste se trouvera dans cet édifice.

M. INGRAM : On a évidemment payé trop cher le terrain ; mais ce bâtiment est nécessaire, car, fait important, le personnel des douaniers à cet endroit est considérable.

M. FOSTER : Quel est l'entrepreneur ?

M. HYMAN : Les entrepreneurs sont MM. J. E. Cutler et M. Vanderburg, de Welland.

M. FOSTER : On a demandé des soumissions, je suppose ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Quels sont les matériaux qui entrent dans la construction de ce bâtiment ?

M. HYMAN : Celui-ci est en brique, mais les fondations sont en pierre.

M. Foster : Quels loyers payait-on auparavant ?

M. HYMAN : Ils étaient de $120 pour le bureau de poste, et de $124 pour le bureau des douanes.

(Adopté.)

Chatham, salle d'armes, $55,000.

M. HYMAN : Ce crédit nous permettra de terminer cet édifice. L'ouvrage est à l'entreprise. Le terrain appartenait à l'Etat,

mais comme il était bas, on a dû élever les fondations, ce qui a augmenté de $4,000 ou de $5,000 le coût d'un édifice semblable qu'on pouvait construire dans des circonstances ordinaires. Le coût total sera de $65,000.

M. CLEMENTS : Je dois féliciter le gouvernement à propos de la construction de cette salle d'armes dont le besoin se faisait vivement sentir. Je demanderais à l'honorable ministre de voir à ce que les travaux soient terminés le plus tôt possible. Nous avons un régiment superbe auquel il faut des quartiers convenables, ceux qu'il occupe maintenant, laissant trop à désirer.

M. PRINGLE : Je demanderais à l'honorable ministre des Travaux publics de m'indiquer le principe qui règle la construction de ces salles d'armes. Je vois dans les prévisions du budget des crédits pour la construction d'édifices de ce genre dans un grand nombre de localités d'Ontario et des autres provinces. Depuis assez longtemps, on nous promet de bâtir un bâtiment militaire à Cornwall. Nous ne sommes pas aussi ambitieux que le sont les citoyens d'autres endroits ; nous ne demandons pas un édifice très considérable. Mais nous avons, à Cornwall, l'un des plus beaux bataillons de l'est d'Ontario et nos militaires n'ont pas d'endroit où déposer leurs armes. Si le Gouvernement pouvait trouver le moyen de consacrer à l'objet que je viens d'indiquer un crédit de $8,000 ou de $10,000, je crois que nous pourrions faire face aux exigences de la situation. Il y a environ deux ans, l'ex-ministre des Travaux publics a visité la ville de Cornwall, examiné les différents terrains dont il était question pour la construction d'une salle d'armes. Il nous a assuré alors que ce bâtiment serait construit presque immédiatement. Depuis ce temps, nous n'avons plus entendu parler de cet ouvrage. La ville de Cornwall est le chef-lieu de trois comtés qui sont ceux de Stormont, de Dundas et de Glengarry. Des personnes qui s'occupent d'affaires militaires m'ont laissé entendre qu'il est absolument nécessaire d'avoir un bâtiment convenable comme salle d'armes. Ainsi que je le disais, nous n'avons pas autant d'ambition que les citoyens de Brockville, de Belleville, de Cobourg, de London et d'une douzaine d'autres localités d'Ontario, car nous nous contenterions d'un montant raisonnable ; en effet, $8,000 ou $10,000 consacrés à la construction d'une salle d'armes seront suffisants. Mais je regrette de voir que la ville de Cornwall est complètement ignorée, vu surtout le fait qu'il y a deux ans l'honorable ministre de la Milice et son collègue des Travaux publics ont étudié cette question, et qu'une promesse positive a été faite à nos militaires relativement à la construction d'une salle d'armes dans cette ville.

M. HYMAN : L'honorable député comprendra que l'initiative d'une telle entreprise ne doit pas être prise par le ministère des Travaux publics, mais bien par celui de la Milice. Je suis certain que si mon honorable ami présente à l'honorable ministre de la Milice sa cause accompagnée d'arguments aussi convaincants que ceux qu'il vient d'invoquer, mon honorable collègue étudiera sérieusement cette question. Si le ministère de la Milice demande une salle d'armes pour Cornwall, le ministère des Travaux publics s'efforcera d'en construire un qui lui fera honneur. Il va sans dire que je ne connais pas l'état de choses qui existe à cet endroit, mais, je n'ai pas le moindre doute, le tour de Cornwall arrivera, et l'honorable ministre de la Milice sera heureux d'étudier toutes les observations qu'on pourra lui faire à ce sujet.

M. PRINGLE : Il y a deux ans, j'ai eu une entrevue avec l'honorable ministre de la Milice et l'honorable ministre des Travaux publics. J'accompagnais une députation de la ville de Cornwall. L'honorable ministre de la Milice ne nous a pas fait de réponse précise, mais son collègue a été très catégorique sur ce point ; il nous a assurés de la façon la plus positive qu'une salle d'armes serait construite dans un avenir très rapproché. Plus tard, lors de sa visite au canal de Cornwall, il a parcouru la ville et on lui a montré les différents emplacements qui convenaient à la construction de ce bâtiment, il n'a pas caché ses préférences en faveur d'un de ces terrains. Il nous a affirmé alors que cet édifice serait construit. Maintenant, on nous laisse encore de côté.

M. HYMAN : Votre tour viendra.

M. PRINGLE : Dans ce cas, je suis content. Puis-je demander à l'honorable ministre quand cet ouvrage sera exécuté ?

M. HYMAN : Certes, l'honorable député ne me demandera pas de faire une promesse précise, lorsqu'un de mes prédécesseurs en a déjà fait une qu'il n'a pas remplie, s'il faut en croire mon honorable ami.

M. PRINGLE : Je suis porté à croire que l'honorable ministre remplira les engagements pris par son prédécesseur.

M. LANCASTER : La ville de Chatham a-t-elle fourni un terrain pour ce bâtiment, ou le Gouvernement a-t-il été obligé d'acheter cet immeuble ?

M. HYMAN : Ce bâtiment est construit sur un terrain appartenant à l'Etat.

M. WORTHINGTON : A combien de régiments cette salle d'armes servira-t-elle ?

M. HYMAN : A un seul régiment.

M. COCKSHUTT : Je demanderai à l'honorable ministre si l'on verra à établir dans la ville de Brantford un terrain d'exercice. La salle d'armes que nous avons à cet endroit subit des réparations considérables. Je

regrette d'avoir été absent de la Chambre quand le crédit se rapportant à ces améliorations a été discuté, mais je veux profiter de la discussion qui se fait maintenant pour rappeler à l'honorable ministre que nous avons très peu de terrain, ou même que nous n'avons pas de terrain où un régiment puisse se former en ordre complet. Le bâtiment lui-même n'est pas assez considérable pour recevoir tout le régiment, de sorte que ce dernier ne peut pas se former au complet. Les militaires désirent savoir s'il sera possible ou non, pour le Gouvernement, dans un avenir rapproché, de trouver dans les environs un terrain qui pourrait leur servir pour leurs exercices. L'honorable ministre a visité cette ville dernièrement, je crois, et il comprendra que cette amélioration découle nécessairement de l'état où se trouve le bâtiment en question. Je ne trouve pas à redire au crédit destiné à la salle d'armes de Brantford, car je crois que cette dépense est sage et qu'on doit la faire dans l'intérêt du régiment. L'effectif de ce dernier augmente tous les jours. Je crois que deux autres compagnies sont en voie de formation à l'heure qu'il est, et ce champ d'exercice serait l'accessoire rationnel des travaux de réparation qu'on exécute en ce moment. Si l'honorable ministre pouvait trouver le moyen d'acheter un terrain peu considérable et facile d'accès—je crois qu'il ne paierait pas cher pour cela—, cet acte serait fort apprécié par le régiment en question. Je lui demanderais encore si ces travaux d'amélioration seront parachevés avant longtemps. Ils durent depuis nombre de mois. On commence à se plaindre de la lenteur apportée à l'exécution de cette entreprise. L'ouvrage se fait très bien, mais il n'avance pas aussi rapidement qu'on le voudrait. J'aimerais assurer à nos amis que les travaux seront poussés avec toute l'activité possible et qu'ils auront bientôt ce champ d'exercice.

M. HYMAN : Quant aux travaux qu'on exécute à cette salle d'exercice, je dirai que la limite fixée pour l'exécution complète de cette entreprise expire le 6 octobre, et que le ministère s'efforcera de voir à ce que cette condition soit remplie. Il nous serait impossible, cela va sans dire, de faire terminer cet ouvrage avant la date fixée. Quant à la question de l'achat d'un immeuble contigu à cet édifice, je crois que Brantford a le droit d'exiger cela de nous ; l'Etat devra acquérir une lisière de terrain touchant la propriété que nous avons déjà. J'espère pouvoir acheter ce terrain, pourvu que le prix demandé ne soit pas trop élevé. D'après moi, la ville de Brantford a beaucoup fait pour la construction de cette salle d'armes en fournissant l'emplacement nécessaire. L'endroit choisi est très beau, mais je crois qu'on devrait augmenter la superficie de ce terrain, et j'espère pouvoir arriver à ce but, en consacrant à cette fin une certaine partie du crédit que je demande maintenant à la Chambre de voter, sans être obligé de réclamer une somme supplémentaire.

(Adopté.)

Cobourg, salle d'armes, $14,500.

M. BLAIN : A propos de salles d'armes, j'ai appelé l'attention de l'honorable ministre de la Milice il y a deux ou trois ans, sur l'état où se débat le 36e bataillon de Peel. On a promis alors d'étudier cette question. A l'heure qu'il est, nous avons dans la ville de Brampton un édifice public et un bureau de poste qui se trouve dans un bâtiment voisin. En ne dépensant qu'un léger montant, on pourrait réserver dans cet édifice un espace suffisant pour servir de dépôt d'armes au bataillon en question. On a soulevé une objection contre cette proposition sur le prétexte que le ministère des Travaux publics ne voulait pas permettre qu'on déposât des armes dans un hôtel des postes. L'honorable ministre voudrait-il me dire si c'est bien là la ligne de conduite que son ministère s'est tracée ?

M. HYMAN : Quant à ce qui me concerne et en tant que le ministère se trouve concerné, je ne puis voir d'objection à ce qu'on dépose des armes dans un édifice public. Il me ferait plaisir de recevoir de l'honorable député des détails exacts sur ce qu'il désire qu'on fasse, et de discuter cette question avec l'honorable ministre de la Milice à la première occasion qui m'en serait offerte.

M. LANCASTER : La ville de Cobourg fournit-elle le terrain pour cette salle d'armes, ou bien la Couronne doit-elle l'acheter ?

M. HYMAN : C'est le gouvernement qui a acheté le terrain.

M. LANCASTER : Quel a été le coût de ce dernier ?

M. HYMAN : $48,000.

M. WORTHINGTON : Servira-t-elle à plus d'un régiment ?

M. HYMAN : Il y a à Cobourg, la 4e batterie de campagne de Midland et le 40e régiment de Northumberland.

(Adopté).

Guelph, salle d'armes, $40,000.

M. HYMAN : Guelph est le chef-lieu du district militaire n° 1 et on y trouve les quartiers de rassemblement d'un certain nombre de corps. Le coût de cet édifice est de $125,000, d'après estimation. La raison pour laquelle cet édifice coûte plus cher que d'autres bâtiments du même genre, est due au grand nombre de canons qu'on y réunira bientôt. En effet, on doublera l'effectif de cette batterie et le nombre de canons se trouvera doublé par le fait même.

M. FOSTER : Pourquoi ces travaux n'ont-ils pas été poursuivis ? Je constate

qu'il s'agit d'un crédit déjà voté à la dernière session.

M. HYMAN : Nous avons payé le coût du terrain, mais nous n'avons fait aucune autre dépense. On est à préparer les plans et devis de cet édifice.

M. INGRAM : Où sera construit ce dernier ?

M. HYMAN : Sur le terrain de l'exposition faisant face à la rue Huskisson. Ce terrain mesure 178 pieds sur cette rue, 467 pieds sur la rue Farquhar et 385 pieds sur la rue Freshfield.

M. INGRAM : L'honorable ministre connait-il personnellement cet endroit ?

M. HYMAN : Non, je n'ai visité Guelph qu'une seule fois dans toute ma vie.

M. INGRAM : Cet emplacement se trouve-t-il sur ce qu'on appelle le square du Marché ?

M. HYMAN : Le sous-ministre m'informe que ce terrain se trouve près de ce square.

M. INGRAM : Occupe-t-il tout l'espace connu sous le nom de terrain de l'exposition ?

M. HYMAN : Je ne puis fournir ce renseignement à mon honorable ami.

M. INGRAM : Je vois que l'architecte du ministère est ici. Je suppose qu'il doit connaître ce détail.

M. HYMAN : Cet emplacement est borné par trois rues, et je suppose qu'il occupe tout l'espace compris entre ces trois rues.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, l'honorable ministre construira cette salle d'armes à côté du terrain où les miliciens se réunissent pour faire l'exercice. A certains endroits, on a choisi pour en faire des champs d'exercice des terrains qui se trouvent à une distance considérable du centre de la ville ou de la localité intéressée, et c'est pour cette raison que certains régiments ont vu diminuer leur effectif ; les jeunes gens, règle générale, ne veulent pas suivre les exercices dans des conditions semblables. Il me fait plaisir d'apprendre que dans le cas de Guelph cet inconvénient ne se présentera pas. Dans la ville que j'habite, cet inconvénient a été la cause de la disparition du régiment qui s'y était formé. La distance pour se rendre au terrain d'exercice était si grande que les hommes ne voulaient pas assister aux exercices. On a réorganisé ce régiment, mais je me demande si cette nouvelle tentative aura plus de succès que la première. On a commis sur ce point une erreur qui, je l'espère, ne se répétera plus.

M. HYMAN : Autant que faire se peut, la salle d'exercice devait être accessible de tous les quartiers de la ville, mais une difficulté se présente lorsqu'il s'agit de se procurer un terrain pour les revues dans le voisinage immédiat de la salle d'exercice. Elle provient surtout du coût élevé de la propriété dans le centre d'une ville ou d'un bourg.

M. INGRAM : A London, vous avez amélioré les choses en plaçant votre salle d'exercice plus au centre de la ville.

M. HYMAN : Oui, mais l'ancienne salle était accessible de partout.

M. INGRAM : Où se font ces exercices, aujourd'hui

M. HYMAN : Dans le parc.

M. WORTHINGTON : Je suis heureux de constater que l'honorable ministre approuve l'idée de construire cette salle d'armes près du terrain servant aux revues. A mon avis, ce plan est très sage, parce que si un dépôt d'armes est éloigné d'un demi-mille ou d'un mille du terrain d'exercice, cela constitue un grand inconvénient, surtout pour les corps urbains qui font l'exercice le soir principalement. Les hommes ne peuvent se rassembler avant sept heures, et s'il faut qu'ils se rendent à la salle d'armes et marchent un demi-mille avant d'atteindre le champ de revue, ils se trouvent à avoir dépensé la moitié de la soirée avant de pouvoir commencer leurs exercices. Je crois que la question d'établir la salle d'armes sur le champ de parade, ou près de ce dernier, devrait s'imposer à l'étude de l'honorable ministre.

M. HYMAN : Il est impossible de réaliser les deux idées exprimées par l'honorable député. S'il fallait établir le champ de parade et la salle d'exercice dans le centre d'une ville, je craindrais bien que le coût ne fût tellement élevé que le comité ne voudrait pas permettre au ministère de s'engager à faire une dépense aussi considérable. A London, il n'y a pas de champ d'exercice attenant à l'emplacement où s'élève la salle d'armes, mais on y trouve, à une bien faible distance de cet édifice, un parc où les régiments se rendent et font leurs exercices. On ne doit pas s'attendre que le ministère fournira toujours un champ d'exercice. Cela ne se fait que lorsque le coût de la propriété est suffisamment raisonnable pour permettre au département de l'acheter.

M. BLAIN : A propos de la construction d'une salle d'exercice à Guelph, je ferai observer que le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) a fait une tournée très prolongée dans Ontario, au cours des dernières élections. J'ai remarqué alors que les journaux faisaient de nombreuses allusions à ce qu'avaient avancé certains candidats qui représentaient des divisions électorales et qui siégeaient à droite. C'est ainsi, par exemple, que l'ex-député de Kent-ouest a déclaré qu'il avait rempli toutes les promesses qu'il avait faites, parce qu'il avait réussi à faire dépenser tant de milliers de dollars dans son comté. A propos de la construction de cette salle d'exercice à Guelph,

je voudrais signaler à l'attention de l'honorable ministre la déclaration suivante de l'honorable représentant de Wellington-sud (M. Guthrie), telle que publiée dans le " Globe ", numéro du 13 octobre 1904 :

M. Guthrie a dit qu'il avait promis, s'il était élu, de faire agrandir et renouveler l'hôtel des postes de Guelph.

C'était là la promesse, mais continuons à citer :

En troisième lieu, il a promis qu'il obtiendrait la construction d'une salle d'armes à Guelph ; il s'est déclaré heureux de pouvoir dire qu'il avait enfin réussi à racheter cette promesse et que les plans de cet édifice se trouvaient déposés aux bureaux publics de la ville.

Je veux appeler l'attention de l'honorable ministre sur ce fait. Il pourrait peut-être nous indiquer le moyen que devront prendre les membres de l'opposition pour obtenir des faveurs du Gouvernement. Nous ne ferions que suivre en cela l'exemple de nos adversaires. Il semblait que cette question de salles d'armes fût le principal sujet de discussion au cours de la tournée faite par l'honorable ministre dans la province d'Ontario. Dans toutes les villes qu'il traversait on avait besoin d'une salle d'armes, et le représentant de la division électorale intéressée, ou le candidat libéral dans ce comté, se levait pour déclarer qu'il obtiendrait la construction du bâtiment désiré, si les électeurs se prononçaient en faveur du Gouvernement. Je suppose toujours qu'il ne saurait être question de faveurs politiques dans le ministère de mon honorable ami.

M. HYMAN : C'est la première fois que j'entends dire qu'il aurait été question de cela.

M. BLAIN : Je suppose que l'honorable ministre va répudier ce qu'a avancé l'honorable représentant de Wellington-sud. Ce dernier a fait trois promesses à ses électeurs. La première, qu'il réparerait de fond en comble l'hôtel des postes, et il était très heureux de compter pour cela sur le Gouvernement ; la troisième, qu'il ferait construire des salles d'armes et qu'à ce sujet il était fier de déclarer à ses électeurs qu'il pouvait compter sur la promesse du Gouvernement. Je signale ce fait à l'attention de l'honorable ministre et j'espère qu'il ne permettra pas à ces rivalités politiques de se faire jour dans l'administration de son ministère.

M. HYMAN : Dix minutes sont à peine écoulées depuis que l'honorable député nous a demandé lui-même de dépenser $10,000 pour construire un édifice public dans son comté. Que faut-il donc penser de sa façon d'agir ? Qu'il essaie de capter les votes de ses électeurs en nous priant de faire des dépenses inutiles ? Je considère que les membres de cette Chambre, qu'ils siègent à droite ou à gauche, ont le droit parfait de s'occuper des intérêts de leurs comtés respectifs et de faire au Gouvernement les observations qu'ils croient être à l'avantage de leur propre district. J'ai promis à l'honorable député de prêter une oreille très sympathique aux arguments qu'il pourrait invoquer en faveur de la question qu'il soulevait, et en vérité, j'aurai plaisir à pouvoir donner une réalisation pratique aux vœux qu'il a exprimés. Tous les ministres et tous les départements savent, je suppose, qu'un membre, quel qu'il soit, de la Chambre fera en faveur de ses électeurs les observations qu'il désire nous offrir. Quant à moi, je suis toujours heureux d'entendre les propositions formulées par les membres de cette Chambre, qu'ils soient partisans ou adversaires du Gouvernement.

M. PRINGLE : A propos de la salle d'armes dont j'ai parlé, il y a quelques instants, je vois dans le budget qu'on demande des crédits pour la construction de bâtiments de cette espèce à Belleville, Chatham, Cobourg, Guelph, Hamilton, Peterborough, Sainte-Catherine, Stratford et Woodstock.

M. HYMAN : Ce n'est pas la première fois que ces crédits sont demandés. Plusieurs ont été discutés en cette assemblée depuis deux ou trois ans.

M. PRINGLE : Il y en a quelques-uns, sans doute, qui se rapportent au parachèvement de bâtiments dont on a déjà commencé la construction. Il y a deux ou trois ans, certains crédits étaient consacrés à ces ouvrages à Brockville, Saint-Thomas, Barrie et un certain nombre d'autres villes. Je veux faire comprendre à l'honorable ministre que la ville la plus importante de l'est d'Ontario, centre de trois divisions militaires a été ignorée depuis longtemps, en dépit du fait que les autorités militaires ont insisté sur l'opportunité de faire les améliorations qu'elles soumettaient à l'étude du Gouvernement. Je croyais—après en avoir reçu l'assurance du Gouvernement—que ce dernier étudierait la question de la construction d'un bâtiment où les militaires pourraient déposer leurs armes, mais rien n'a été fait dans ce sens. Aussi me fait-il plaisir d'entendre mon honorable ami déclarer que les travaux en question seront faits en temps opportun. J'aurais préféré obtenir une réponse plus catégorique au sujet de l'époque à laquelle commenceront ces travaux. J'aimerais voir commencer ces travaux immédiatement ?

M. HYMAN : De votre vivant ?

M. PRINGLE : Cette question a donné lieu à des débats animés depuis plusieurs années ; je voudrais qu'un crédit fût inscrit au budget de cette année. Je l'ai déjà dit : Nous ne nous montrons pas extravagants dans nos demandes. Nous voulons simplement que l'Etat construise un édifice qui conviendra aux besoins de la localité en question. Relativement à ces derniers, je ne

puis exprimer une opinion aussi positive que celle dont les officiers du bataillon dont nous avons eu la visite dans différentes circonstances, se sont fait l'écho. Je pourrais dire à l'honorable député que les officiers du 59e bataillon ne sont pas tous des conservateurs. Les principaux officiers sont des partisans déclarés du Gouvernemet ; ils comprennent qu'en n'obtenant pas une réponse satisfaisante de celui-ci, ils ne pourront se prononcer quant à la construction de cette salle d'armes. Je l'ai dit, il y a deux ans le Gouvernement devait choisir un emplacement pour la construction de ce bâtiment ; on a soumis au ministère de mon honorable ami la décision à laquelle on en était arrivé à propos de ce terrain, mais cela mit le feu au poudrés et l'on fit des promesses à tout le monde. A la veille des élections du mois de novembre dernier, on annonçait, sans crainte d'être démenti, que cette salle d'exercice serait construite immédiatement. Pourtant, dans le budget qui nous est soumis, on ne trouve aucun crédit à cette fin. Quant à moi, j'avais espéré qu'une somme quelconque serait consacré à l'amélioration de la salle d'exercice de Cornwall, et je n'ai pas le moindre doute que le budget supplémentaire contiendra un crédit à cet effet.

M. HYMAN : Mon honorable ami comprendra qu'aucun gouvernement n'a pour habitude de prendre l'initiative de dépenses, lorsqu'il s'agit du budget principal du pays. L'honorable député, à l'instar des autres membres de la Chambre, devrait attendre patiemment que le budget supplémentaire soit soumis. Je serais heureux d'examiner toutes les propositions que l'honorable député pourrait me faire.

(Adopté.)

Hamilton — salle d'exercice, construction d'une annexe, $50,000.

M. HYMAN : Ce crédit ne comprend pas le montant qu'il nous faudra dépenser à Hamilton. Je sais qu'il s'est formé dernièrement dans cette ville un nouveau régiment de montagnards écossais. La salle d'exercice est assez vaste dans ses proportions, mais on n'y peut trouver l'espace voulu pour permettre à ce nouveau régiment de s'exercer aux manœuvres militaires ; il serait donc nécessaire de pourvoir à cela. Je n'ai pu connaître le montant exact de cette dépense, car on se demande s'il faudra construire un nouvel édifice, ou si l'on pourrait se servir d'une partie de l'ancien bâtiment. C'est pourquoi je ne puis indiquer le chiffre exact de la dépense qu'il faudra faire. Je déclarerai, toutefois, et dès à présent, que cette dépense faite en vue d'améliorations nécessaires, s'élèvera à $125,000 ou à $150,000. Cette question a été étudiée à fond ; nous avons fait préparer nombre de plans et d'études, mais je n'ai pu me prononcer encore en faveur d'un des plans qui nous étaient soumis. Dans cette occurrence, je demanderai à la Chambre de voter ce crédit sans m'obliger à lui fournir de calculs précis, pour la simple raison qu'il m'est impossible de déterminer l'usage qu'on fera de l'ancien bâtiment.

M. INGRAM : Je voudrais citer des extraits d'un journal se rapportant aux promesses faites par certains députés.

M. HYMAN : Mon honorable ami ne désire certainement pas nous faire la lecture des promesses faites par l'honorable représentant d'Hamilton ?

M. INGRAM : Je pourrais citer une autorité plus imposante.

M. HYMAN : Non.

M. INGRAM : Lors de sa visite dans le comté de Wellington-sud, le très honorable premier ministre a déclaré que le Gouvernement s'était joint à celui du Mexique pour accorder des subventions à une compagnie qui devait faire la navigation entre les deux pays ; on espérait par là obtenir un débouché pour les produits de nos manufactures. Je me suis demandé, depuis que cette question a été discutée sur ce parquet, si cela était un mensonge ou une vérité. Hier soir, quand ces prévisions ont été soumises, j'ai constaté qu'il n'était pas question de subventions en faveur de ce service.

M. HYMAN : Je sais que le Gouvernement, bien que tous les arrangements ne soient pas terminés, est en pourparlers avec le gouvernement du Mexique pour l'établissement d'une ligne qui fera le service, non seulement sur l'Atlantique, mais même sur le Pacifique, entre les deux pays.

M. INGRAM : Si l'honorable ministre des Douanes (M. Paterson) voulait se prononcer dans le même sens, j'en serais fort heureux, mais il n'oserait pas le faire lorsque son son budget sera mis en discussion.

(Adopté.)

Hawkesbury, édifice public, $13,000.

M. FOSTER : Quel sera le coût de ces travaux ?

M. HYMAN : Il s'agit de terminer ces travaux. On estime qu'il faudra $18,000 pour cela.

M. FOSTER : Quelle est la population d'Hawkesbury ?

M. HYMAN : Elle est de 4,150 âmes.

M. FOSTER : Et quelles sont les recettes du bureau de poste et de celui des douanes ?

M. HYMAN : Le bureau de poste nous rapporte $2,944. On demande un bureau de douane à cet endroit.

M. FOSTER : Quel est le loyer que vous payez ?

M. HYMAN : $120 par année.

(Adopté.)

Bâtiments militaires à Kingston.—Construction de casernes pour la batterie de campagne de l'artillerie royale canadienne.

M. HYMAN : Il s'agit d'un crédit voté à la dernière session et qu'on n'a pu appliquer jusqu'à présent, vu que le ministère de la Milice n'a pas l'intention de construire ces casernes tant qu'il n'aura pas trouvé le moyen d'utiliser autrement le terrain où sont construites les vieilles casernes.

M. WORTHINGTON : Ces dernières ont-elles été condamnées comme étant insalubres ?

M. HYMAN : Je l'ignore ; mais je sais bien qu'on a demandé la démolition de ces casernes.

M. WORTHINGTON : Les médecins ont-ils fait des rapports concluant à l'insalubrité de ces casernes ?

M. HYMAN : Je le crois. On a dû appeler l'attention du ministère sur leur état d'insalubrité.

(Adopté.)

Bâtiments militaires à Kingston.—Construction d'une écurie pour la batterie de campagne, $5,000.

M. HYMAN : Pour remplacer celle qui a brûlé. Cette somme suffira ou à peu près pour couvrir les frais de construction.

(Adopté.)

Collège militaire de Kingston ; agrandissement de la salle d'exercice, $6,000.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à pourvoir le collège d'une salle d'exercice et aussi d'un bâtiment qui puisse servir de patinoir l'hiver. Des plans et devis ont été préparés, mais l'estimation première est tellement élevée que nous avons commandé de nouveaux plans. Nous espérons pouvoir limiter la dépense à douze ou quinze mille dollars.

Collège militaire de Kingston ; logement des domestiques, $8,000.

M. FOSTER : Combien va coûter cette construction ?

M. HYMAN : Si l'honorable député veut bien laisser passer le crédit, je me ferai un plaisir de lui faire remettre l'état estimatif qu'il demande. J'ai eu aujourd'hui même deux heures de consultation avec l'architecte du département de la milice, et c'est un des item sur lesquels on n'a pas encore de détails complets. Si je ne me trompe, ce sera à peu près $15,000.

M. TAYLOR : J'avais le plaisir il y a deux ans d'aller faire avec le ministre de l'Intérieur une promenade passé Kingston, et je lui faisais observer qu'il y avait dans le voisinage des terrains militaires de cette ville deux ou trois tours circulaires qui sont là depuis nombre d'années. La maçonnerie y est encore en parfait état ; mais, il y a deux ou trois ans, pendant une violente tempête, les toits ont été enlevés et, depuis, les tours sont restées dans cet état de délabrement. L'administration ne devrait pas hésiter, je crois, à dépenser quelques centaines de dollars pour préserver de la destruction ces vieux monuments du temps passé. Lorsque je lui ai parlé de cela, le ministre de l'Intérieur avait abondé dans mon sens.

M. HYMAN : Je remercie l'honorable député de m'avoir fait connaître cette circonstance. Le comité comprend que le soin des bâtiments militaires n'appartient pas au ministère des Travaux publics, mais à celui de la Milice. Je fais prendre note de la chose par mon sous-ministre, et je verrai à faire avertir les autorités de la milice.

Adopté.)

Kingston—collège militaire—écurie, $5,000.

M. FOSTER : Combien cet ouvrage va-t-il coûter ?

M. HYMAN : C'est une écurie à la disposition du corps permanent ; et les palefreniers y auront leurs chambres. L'ouvrage va coûter à peu près $18,000. Il y a des règlements qui régissent la construction de ces écuries, et qui requièrent un certain espace pour tant de chevaux et tant de palefreniers.

M. LANCASTER : Cette écurie se trouve-t-elle sur le terrain même du Collège ou en dehors ? On me dit que les officiers se plaignent de voir ces écuries si près de leur quartier.

M. HYMAN : Il n'a pas été demandé au ministère des Travaux publics d'acheter un emplacement, et je présume en conséquence que ce doit être l'intention du ministère de la milice d'établir ces écuries sur le terrain qu'il possède déjà.

M. TAYLOR : L'administration a là un terrain de quelque mille acres d'étendue.

London—bâtiment militaire—nouveau ma- $3,000.

M. KEMP : Où cette poudrière est-elle située ?

M. HYMAN : Elle n'est pas encore construite : ce crédit est à l'effet d'en construire une pour la troupe permanente de London. Il en sera aussi établi d'autres à Winnipeg, à Toronto, et à Montréal.

London—batiments militaires—nouveau magasin, $10,000.

M. HYMAN : Ce même crédit reparaîtra pour Toronto, Montréal et Winnipeg. Nous voulons qu'il y ait à chaque quartier général un bâtiment où l'on puisse emmagasiner le matériel.

M. FOSTER : Quelle sorte de matériel ?

M. HYMAN : Le matériel de toute espèce. Les munitions seront gardées dans la poudrière. Ces bâtiments seront en quelque

sorte à l'épreuve du feu, et couvriront une superficie de 65 pieds sur 48. Chacun de ces bâtiments devra coûter à peu près $40,000.

M. INGRAM : Où celui de London sera-t-il situé.

M. HYMAN : Près de la voie du Pacifique-Canadien, en bordure de la propriété de l'Etat, près du terrain occupé par le corps de milice.

M. KEMP : Va-t-on bientôt commencer les travaux ?

M. HYMAN : Oui. Les devis de quelques-uns de ces bâtiments sont faits, et nous les ferons construire d'après un plan uniforme.

M. LEFURGEY : Avant que ce crédit, qui intéresse le militaire, soit adopté, je tiendrais à appeler l'attention du ministre sur l'état dans lequel se trouve la salle d'exercice—je devrais dire le hangard aux exercices—de Summerside.

M. HYMAN : L'honorable député pourrait attendre que nous soyons arrivés aux crédits de l'île du Prince-Edouard, et c'est pour cela que j'en parle maintenant. La salle d'exercice de Summerside est impropre à cet usage. C'est une vieille construction, qui se trouve sur une place publique. Il n'y a pas de plancher, et il est absolument impossible de s'en servir en hiver. J'ai souvent parlé de la chose au ministre de la Milice privément au cours de la dernière session et il m'avait promis d'y voir. Il devait, si je ne me trompe, envoyer quelqu'un sur les lieux. Je ne sais trop s'il en a parlé ou non au ministre des Travaux publics ; s'il ne l'a pas fait, je profiterai de l'occasion qui se présente pour rappeler la chose au ministre, dans l'espérance que l'on voudra bien décider de mettre ce vieux bâtiment en état de servir ou d'en construire un autre et que le budget supplémentaire pourra contenir un crédit à cet effet. Nous aimerions mieux, il va sans dire qu'on nous donnât un bâtiment spécial, puisque le Gouvernement paraît avoir résolu d'en mettre dans toutes les parties du Canada.

M. HYMAN : J'ai déjà expliqué à l'honorable député que le soin de ces constructions appartient au ministère de la Milice et non à celui des Travaux publics. J'ai demandé au sous-ministre de prendre note de la chose.

M. FOSTER : Il vaudrait mieux, je crois, réserver l'examen de ces crédits qui intéressent le département de la Milice et marcher avec les autres. Le ministre nous met dans une situation absurde quand il dit qu'il va prendre des notes et qu'il parlera à son collègue de la Milice.

M. HYMAN : C'est le premier crédit au sujet duquel j'aie pris de telles notes. Si mon honorable ami y consent, je ne demande pas mieux que de laisser un de ces articles en suspens, pour que nous puissions avoir, quand le ministre de la Milice sera ici, un débat général sur les différents points que l'on soulève.

M. FOSTER : Réservez-en un ou deux en suspens.

(Réservé.)

London—bureau de poste—agrandissements et améliorations, $20,000.

M. ELSON : Quelles sont ces améliorations ?

M. HYMAN : Nous nous proposons de faire exhausser la partie postérieure de l'aile gauche, pour la mettre de niveau avec le reste et d'enclore le terrain en arrière du bureau. Les pièces du rez-de-chaussée où sont les employés seront agrandies et les bureaux d'en bas seront transportés à l'étage supérieur.

(Adopté.)

North-Bay—bâtiment civil, $15,000.

M. HYMAN : La recette de la douane a été de $29,329 ; la population est de 2,530 habitants ; le bâtiment va coûter environ $40,000.

M. FOSTER : Pourquoi un bâtiment de cette dimension ?

M. HYMAN : La population augmente très rapidement, et il ne serait pas sage de construire pour les besoins de l'heure présente seulement. Dans une ville comme celle-là qui grandit, l'administration fait bien de se préoccuper de l'avenir.

M. FOSTER : Cette ville est située au croisement des chemins de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien ?

M. HYMAN : Oui.

(Adopté.)

Oshawa——bâtiment civil, $21,500.

M. HYMAN : Il y aura un autre crédit demandé pour achever cet ouvrage.

M. FOSTER : Combien ce bâtiment va-t-il coûter ?

M. HYMAN : Au total, $31,000, compris l'ameublement, les boîtes à lettres, etc. La recette de la poste est de $8,329, celle de la douane, $37,458, et la population, 3,494 habitants.

(Adopté.)

Ottawa—bâtiments civils—tiroirs et rayons mobiles en fer, $25,000.

M. HYMAN : Pour mettre les bâtiments aussi à l'épreuve du feu que possible, nous voulons, dans tous les bureaux, remplacer graduellement les anciens tiroirs en bois par des tiroirs en fer.

M. ARMSTRONG : A-t-on demandé des soumission ?

M. HYMAN : Il n'y a que quatre ou cinq établissements où se fabriquent ces tiroirs et ces rayons, et ils ont été invités à soumissionner.

M. TAYLOR : Quels sont ces établissements ?

M H.YMAN : La Eclipse Furniture Company à Ottawa, la Office Speciality, la Cabinet Company à Ganenoque et une maison de Montréal.

M. KEMP : Quel avantage y a-t-il à cela ?

M. HYMAN : A mesure que deviennent hors d'usage les anciens tiroirs et rayons de bois, nous les remplaçons par d'autres d'un modèle plus récent.

M. KEMP : Ils ne sont pas à l'épreuve du feu.

M. HYMAN : Peut-être, mais ils sont beaucoup moins exposés que les tiroirs et rayons de bois.

M. FOSTER : Combien a-t-il été dépensé l'année dernière à cette même fin.

M. HYMAN : Du 1er juillet au 31 décembre, $31,000.

M. FOSTER : A qui cette somme a-t-elle été payée ?

M. HYMAN : Je n'ai pas les détails de la chose, mais les quatre établissements que je viens de mentionner ont eu chacun leur part de la commande.

M. FOSTER : Leurs prix sont-ils les mêmes ?

M. HYMAN : On me dit que ce sont les prix ordinaires de cette sorte d'articles.

(Adopté.)

Ottawa—construction—nouveau hangar à charbon, $10,000.

M. FOSTER : Où cela ?

M. HYMAN : Il n'a pas encore été pris de décision à cet égard. Nous avons actuellement un hangar à charbon sur la berge du canal, mais au département des Chemins de fer et Canaux on ne cesse de nous demander d'enlever ce hangar. Au reste, on n'y peut entrer que 2,000 tonnes de charbon. Nous avons dû en louer un autre, qui contient 3,000 tonnes. Il n'est pas facile de trouver un emplacement tout près, et nous ne voulons pas nous éloigner trop, à cause des frais de charriage.

M. INGRAM : De qui l'administration a-t-elle loué ce hangar, et combien paye-t-elle ?

M. HYMAN : De M. C. C. Roy, et le loyer est de $400.

(Adopté.)

Ottawa—palais législatif—améliorations dans le vestibule, renouvellement des abat-jour, fenêtres, etc., $10,000.

M. KEMP : Quelles sont ces améliorations ?

M. HYMAN : Remplacer dans le grand vestibule les rampes d'escalier par du granit, renouveler les marches, retoucher les ouvrages en pierre, réparer les abat-jour et le plomb des croisées dans différente parties de l'édifice, et enfin peinturer un peu partout.

M. ARMSTRONG : Me serait-il permis de demander au ministre de bien vouloir s'enquérir en même temps des moyens à prendre pour mieux aérer cette salle ainsi que les couloirs. Si on voulait bien en charger des hommes entendus, je crois que la ventilation ici y gagnerait beaucoup.

M. HYMAN : Je ne sache pas que personne encore se soit plaint. L'édifice, il est vrai, n'est pas de construction bien moderne, et il est un peu difficile de le ventiler convenablement. Si l'honorable député avait quelque proposition à faire à cet égard, je serais bien aise de l'entendre.

M. ARMSTRONG : Le ministre n'a qu'à s'informer auprès des membres de cette Chambre, de quelque côté qu'ils siègent, et il ne tardera pas à savoir que la ventilation n'est pas ici ce qu'elle devrait être. S'il veut aller plus loin, il apprendra, j'en suis sûr, que les conduites d'air qui amènent l'air à l'intérieur de l'édifice sont souvent couverts de mousse et je pourrais dire de saletés. Il pourra alors comprendre qu'il y a lieu à des améliorations d'une sorte ou d'une autre.

M. HYMAN : Je croyais pourtant que l'air nous venait d'en haut, et qu'il nous arrivait aussi pur que possible.

M. HENDERSON : Je suis bien aise que n'ayons pas autant d'air ici qu'à la dernière session, où je me suis vu sur le point de sévir contre les employés qui ne cessaient d'ouvrir les ventilateurs derrière nous et nous exposaient par là à des courants d'air mortels. J'avertis le ministre que je ne me soumettrai plus à ce régime, et qu'autrement il y aura une révolte.....

M. A. JOHNSTON : A la question.

M. HENDERSON : L'honorable député qui vient de crier : "A la question," peut bien se mettre dans la tête que nous entendons, de ce côté-ci de la Chambre, gouverner à notre guise nos ventilateurs, et que, de leur côté, ils auront à avoir soin des leurs.

M. HYMAN : Je veux bien, dans la mesure du possible, remédier aux imperfections de notre système de ventilation; mais on comprendra qu'il est difficile de conduire les ventilateurs de façon à plaire à tout le monde. Pour les uns la salle est trop chaude, pour les autres il y fait trop froid.

M. HENDERSON : J'avoue qu'il fait un peu chaud ici généralement; mais j'aime encore mieux cela que de me faire ouvrir les fenêtres sur la tête sans le moindre avertissement et au grand péril de la santé des

députés qui peuvent encore se trouver dans la salle. Tout ce remue-ménage avait lieu à six heures, et, si un député avait le malheur de rester quelques minutes de plus à sa place, il se trouvait exposé à prendre un rhume parfois très grave. Les employés doivent avoir trouvé un meilleur moyen d'aérer la salle ; sinon, avant d'ouvrir les fenêtres, ils avertiront les députés de se retirer.

M. HYMAN : La ventilation est sans doute plus urgente pendant les chaleurs. En hiver, dès que la séance est levée, on en profite pour aérer la salle ; mais les employés devraient au moins attendre que les députés soient sortis. Si l'honorable député veut bien m'en prévenir, je m'empresserai de remédier, si je le puis, à tout inconvénient de ce genre qui pourrait encore se produire.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre croit-il que la somme demandée suffira pour tous les travaux que nécessite l'état de l'édifice. Les corridors ont un air de désolation qui fait peine à voir. Je me faisais l'idée, avant de venir ici, que la Chambre des communes était un de ces lieux que l'on nous décrit dans les livres—une sorte de paradis terrestre ; mais, en parcourant les passages, j'ai dû en rabattre énormément. Pour ma part, je voudrais qu'on leur fît subir un bon brossage. Ce crédit me paraît bien faible en comparaison d'autres crédits qu'on laisse passer. A mon sens, il y a lieu à des grandes améliorations.

Pendant que j'ai la parole, et si le débat engagé m'y autorise, je dirai un mot au sujet de l'espace resservé qui est attribué ici à chacun des députés. Les pupitres sont étroits, et quelques-uns d'entre nous n'ont pas où écrire ailleurs leurs lettres. Ceux-là qui ont des chambres particulières se trouvent bien ; mais les autres qui ont peut-être de nombreuses lettres à dépêcher sont loin d'avoir toutes leurs aises dans cette salle. Il semble n'y avoir pas de coin où l'on soit tranquille.

Je ne sais trop si c'est bien le moment de soulever cette question, mais j'ai cru devoir profiter de la discussion de ce crédit pour demander au ministre s'il ne pourrait pas imaginer un moyen de nous procurer une chambre, même petite, où les députés auraient chance de se retirer une heure ou deux dans la journée pour y expédier leur correspondantce sans être dérangés comme nous le sommes ici. Le montant du crédit que demande le ministre est bien peu de chose, et je crois que les députés tant de la droite que de la gauche seraient heureux de voter une somme assez ronde à cet effet. Les édifices parlementaires à Toronto offrent, me dit-on, infiniment plus de commodités aux membres de la législature que nous n'en trouvons ici. Si tel est le cas, il me semble que le ministre pourrait demander aux Chambres une allocation plus libérale et fournir aux députés un peu plus de confort qu'ils n'en ont. Il ne serait que juste de leur faire la vie aussi agréable que possible à Ottawa, puisqu'ils y passent une grande partie de leur existence.

M. HYMAN : L'honorable député doit comprendre que ce crédit est affecté à un objet particulier. Il y a d'autres crédits qui se rattachent aux édifices publics. Un article du budget qui revient tous les ans affecte une certaine somme à la garde et à l'entretien de tous les édifices publics d'Ottawa. Sur cette somme il se prend chaque année un montant considérable qui se dépense en menus travaux de la nature de ceux dont parle l'honorable député : travail de peinture, de tapisserie, de nettoyage en général. Nous avons ici un ensemble important d'édifices. Les passages ne sont pas partout dans l'état que je voudrais les voir, et l'administration se propose de faire cette année quelque chose dans ce sens. Nous aurons avec le temps de nombreuses améliorations à exécuter dans différentes parties de l'édifice. Pour ce qui est de fournir à la députation certaines commodités, je n'y vois pas pour ma part la moindre objection, si le comité veut en autoriser la dépense. C'est bien mon avis que les membres de cette Chambre ont droit à plus de confort qu'ils n'en ont, et ils devraient avoir un coin où ils puissent préparer leur courrier. A mesure que le temps avance, ce qui était déjà une nécessité prend un caractère plus pressant encore.

Je ne vois pas que nous puissions pour cette année rien insérer au budget à cette fin. Nous avons déjà ces années dernières considérablement augmenté le nombre des pièces réservées aux députés et aux diverses commissions. Nous avons mis à leur disposition l'étage supérieur de l'aile du sénat et de l'aile de la chambre des communes ; et à l'heure qu'il est tout l'espace disponible est probablement occupé. Je crois que le temps est arrivé de trouver un moyen d'avoir une meilleure installation pour les députés. Je me propose de discuter la chose avec mes collègues et de m'assurer s'il serait possible d'obtenir un crédit pour agrandir l'édifice dans une autre direction. La question n'est pas nouvelle. Je l'entends discuter depuis que j'occupe un siège dans cette Chambre. Comme je viens de le dire, de grandes améliorations ont été faites, et plus de salles ont été mises à la disposition des députés ; mais il nous faudra trouver encore mieux.

M. ARMSTRONG : Puisque nous en sommes sur ce sujet, j'aurais une proposition à faire concernant l'éclairage des abords du Parlement. Dans une ville où l'électricité est aussi abondante, je crois qu'il serait opportun et facile d'éclairer beaucoup mieux qu'à présent les différentes avenues qui conduisent au palais législatif. L'éclairage actuel est plutôt primitif.

M. KEMP : Le ministre a parlé, il y a un instant, des améliorations qu'il se propose

de faire. J'ignore si c'est à dessein ou par négligence, mais il me semble que les membres de l'opposition pourraient être mieux logés qu'ils ne le sont actuellement dans la salle n° 6.

M. HYMAN : Je crois que pendant les vacances, il y a deux ans, la salle n° 6 a été remise à neuf . Quoi qu'il en soit, je me ferai un plaisir de suppléer à tout ce qui y manque. Quant à l'éclairage, on trouvera un crédit à cet effet dans le budget de cette année. Le département s'occupe de la question et j'espère réussir à disposer les lumières de manière à ce que les avenues soient mieux éclairées et le coup d'œil plus joli.

M. BARR : Il me fait plaisir, de voir que cette question ait été soulevée. En arrivant ici, j'ai été surpris de trouver les députés si mal logés. L'installation est pitoyable. Autant dire que nous en manquons absolument. A Toronto, les députés sont beaucoup mieux installés qu'ici. Il est vrai que le palais législatif de Toronto est une construction plus moderne, munie de tous les perfectionnements.

Les salles mises ici à la disposition des membres de l'opposition sont tout à fait insuffisantes. Nous sommes parqués dans une petite pièce où il n'y a que trois fauteuils pour soixante à soixante et dix personnes. Il me semble que nous devrions être traités avec un peu plus d'égards. Même les appartements de la présidence sont mesquins, comparés à ceux de Toronto. Il serait peut-être à propos de se demander s'il ne serait pas préférable de loger l'Orateur en dehors du palais législatif et d'offrir ainsi une meilleure installation aux députés. Nous sommes condamnés à passer ici quatre, six et même sept mois de l'année, et il me semble que nous devrions être installés convenablement et avoir un endroit pour faire notre correspondance sans être dérangés.

M. INGRAM : J'ai cru m'apercevoir qu'il se fait en ce moment des levés de plans aux environs du palais législatif ; cela a-t-il quelque rapport avec un projet d'agrandissement?

M. HYMAN : Je ne le crois pas ; mais dernièrement des ingénieurs étaient à faire des levées hydrographiques relatives au canal de la baie Georgienne. Cette question de l'agrandissement a souvent été discutée, et plusieurs plans ont été soumis. J'espère réussir à convaincre mes collègues que le temps est arrivé de prendre une décision. Il a été question de construire une allonge partant de l'appartement actuel de l'Orateur et se dirigeant du nord au sud. Cela nous donnerait beaucoup plus d'espace. Dans tous les cas la question est à l'étude. Je ne sais pas si je pourrai demander un crédit à cet effet dans le budget de cette année, mais j'insiste auprès de mes collègues pour leur faire comprendre la nécessité d'un agrandissement quelconque.

M. HENDERSON : Puisque nous en sommes à parler de tout ce qu'il y a d'incommode ici, je ferai aussi bien d'appeler à mon tour l'attention sur une chose à laquelle je ne sache pas qu'il ait encore jamais été fait allusion dans cette Chambre ; c'est à propos de nos pupitres. A quelle époque le dessin de ces pupitres a-t-il été inventé, je n'en sais rien. Il doit dater des temps adamiques, car ils ont une apparence très mémorable. Je ne puis pas imaginer comment il a pu entrer dans l'esprit de l'individu chargé de meubler cette Chambre d'y mettre des bureaux à couvercles inclinés. Pour quoi n'avons-nous pas un meuble à dessus plat sur lequel nous puissions poser un livre sans craindre qu'il ne glisse et tombe par terre ? Ces tables en pente ont occasionné ici plus de jurons qu'il ne convient. Si on faisait l'estimation des livres de la bibliothèque qui ont perdu leur reliure à ce jeu de bascule, on arriverait, j'en suis sûr, à un total dont une partie aurait suffi pour remplacer ces pupitres par des bureaux convenables. Non seulement on éviterait la dépense, mais encore on épargnerait bien des ennuis aux membres de cette Chambre. Un député se lève pour parler ; il lui faut devant lui des livres, des exemplaires du compte rendu des débats, des documents de toute sorte, ou peut-être rien de plus que des feuilles de papier ; il les a déposés sur son pupitre ; mais à peine est-il debout que déjà ils sont à ses pieds.

Cela prend les proportions d'un véritable fléau. Heureusement qu'il est possible d'y remédier ; et je crois qu'il est à propos d'en faire la dépense.

Je m'étonne que le ministre des Travaux publics n'y ait pas encore pensé. Je parle fort sérieusement et non pour le plaisir de dire quelque chose. C'est une des ces améliorations dont l'utilité, je n'en doute pas, sera appréciée de tous les membres de cette Chambre. Je ne vois rien d'avantageux à ces tablettes en pente. Je crois que nous pourrions écrire tout aussi bien sur un pupitre plat que sur un pupitre à couvercle incliné. J'invite donc l'honorable ministre à y penser, et j'espère qu'avant longtemps il aura trouvé un moyen de nous pourvoir de meubles plus modernes, qui ne feront plus rager les députés contre l'indifférence du Gouvernement, ainsi que beaucoup, j'en suis sûr, sont portés à le faire.

M. McINTYRE : Monsieur l'Orateur, il vient d'être fait de nombreuses remarques sur l'installation peu commode que l'on trouve ici. Je n'entends rien ajouter à ce qui a été dit, mais je tiens à faire savoir que je partage certaines des vues que l'on a exprimées. Nouveau député ici, j'ai tout de suite constaté, avec peu de satisfaction, que nous manquons absolument de tout ce qu'il faut pour expédier commodément notre correspondance. Ce qui fait défaut surtout, c'est l'éclairage. Si on change les pupitres, on fera bien de donner aux nouveaux une coloration moins sombre, qui renvoie la lumière au lieu de l'absorber. Du reste, toutes mes sympathies sont pour l'honorable

député de Halton (M. Henderson), pour ce qu'il a dit à propos des courants d'air. La ventilation ici est loin d'être parfaite, et pour y suppléer, ceux qui sont responsables de cet état de choses s'efforcent d'y pourvoir de quelque autre manière.

Au cours des soirées que j'ai passées ici au commencement de la session, j'avais conscience de vifs courants d'air dont la présence m'intriguait fort. J'ai fait dans les escaliers de nombreuses excursions pour découvrir d'où le vent pouvait nous venir. Je n'ai jamais pu trouver, mais les courants d'air n'en persistaient pas moins à se faire sentir, au grand détriment de ma santé. A l'heure même où je parle, je sens bien l'atteinte d'un vent vif qui apparemment sort de cette ouverture qu'il y a derrière moi. J'éprouve souvent en sortant d'ici de fortes attaques de névralgie, et je sympathise beaucoup avec l'honorable député de Halton s'il a jamais souffert de cette même cause. Il doit y avoir un remède à cela, j'espère qu'on nous débarrassera de ces mortels courants d'air.

M. INGRAM : Mon honorable ami le député de Halton (M. Henderson) a parlé de livres qui tombent des pupitres. Ce qui aggrave la chose, c'est que l'on a fait, et pour le pis, des changements à l'index du compte rendu des séances de la Chambre. Je tiens à protester énergiquement contre cette innovation. Des cinq volumes que les débats de l'année dernière ont remplis, un député en a-t-il quatre devant lui qu'il est encore obligé d'envoyer chercher le cinquième à la bibliothèque s'il veut avoir l'index complet. J'espère bien que la commission compétente va s'empresser de revenir à l'ancienne méthode, qui permettait à un député d'ouvrir n'importe quel volume des Débats pour y trouver à l'index ce qu'il cherchait.

M. FOSTER : C'est comme cela que l'index devrait être disposé.

M. INGRAM : Je n'ai jamais vu donner à l'index une disposition plus malcommode que celle-là, et plus vite on reviendra à l'ancien système mieux ce sera. Voici cinq volumes des débats de la dernière session ; si j'avais oublié le cinquième, je serais bien en peine de m'y reconnaître. Je ne sais pas qui a pu conseillé ce changement ; mais, quel qu'il soit, il a été bien malavisé.

M. HYMAN : Cette question est du ressort de la commission des débats, mais je verrai à lui faire transmettre les représentations de l'honorable député, telles que les reproduira le compte rendu de la séance.

Pour ce qui est des pupitres, c'est la première fois, à ma connaissance, que l'on s'en plaint. Souvent il m'est arrivé de voir glisser mes livres par terre ; mais comme les occasions ne me manquent pas de laisser échapper des jurons, je n'ai jamais songé à profiter de cette circonstance particulière. Si quelqu'un des membres de cette Chambre désirait avoir un pupitre fait de la manière que le propose l'honorable député de Halton (M. Henderson), je me rendrai immédiatement à leurs désirs. Il n'est pas nécessaire de les remplacer tous. L'honorable député de Halton n'a qu'à le dire pour en avoir un sur-le-champ.

M. HENDERSON : C'est la première fois que je reçois une offre du Gouvernement, et je serai trop heureux de l'accepter. Je ne pourrai plus dire alors que le Gouvernement n'a jamais rien fait pour moi.

(Adopté.)

Ottawa—pavage en face du palais législatif, $35,000.

M. KEMP : Est-ce au Gouvernement à tenir la rue en état ?

M. HYMAN : Oui. Les travaux ne sont pas encore adjugés. Des soumissions seront demandées et nous nous conformerons au devis que la ville a adopté pour les rues avoisinantes.

M. INGRAM : Cela comprend-il le pavage des deux côtés de la rue ?

M. HYMAN : Oui, toute la chaussée.

M. KEMP : Vous proposez-vous de paver en asphalte ?

M. HYMAN : Il n'y a encore rien de décider à cet égard. Quelques-unes des rues qui viennent aboutir à celle-là sont pavées, me dit-on, en bituminite ; d'autres, en asphalte.

M. FOSTER : Quelle sorte de pavage y a-t-il pour le moment ?

M. HYMAN : Une partie est pavée de vieux blocs de bois, qui sont dans un état de dépérissement for avancé; l'autre partie est en macadam.

M. INGRAM : Ce pavage comprend toute la chaussée, d'un trottoir à l'autre. Est-ce que l'administration n'entretient pas le trottoir de ce côté-ci de la rue Wellington ?

M. HYMAN : On me dit que, de l'autre côté de la rue, ce sont les propriétaires qui entretiennent le trottoir ; de ce côté-ci, c'est l'Etat.

M. KEMP : Tout ce que l'on fait, c'est le pavage de cette partie de la rue qui longe la propriété du gouvernement ?

M. HYMAN : Précisément, et rien de plus.

M. HENDERSON : J'aimerais à savoir, plutôt par curiosité qu'autrement, combien coûte au pays l'entretien des quatre bâtiments dont se composent les édifices du gouvernement à Ottawa. J'ai entendu dire $100,000 par année. Je n'y trouverais pas à redire, mais j'aimerais à le savoir.

M. HYMAN : Il y a au budget un crédit pour cet objet particulier, et, quand nous y serons arrivés, je me ferai un plaisir de don-

ner à l'honorable député les renseignements qu'il voudra.

M. KEMP : On me dit que de graves accidents se sont produits, non seulement cet hiver, mais dans d'autres saisons, près de la porte qui fait face à l'entrée principale du bâtiment où nous siégeons, et cela parce que le trottoir n'était pas recouvert de cendres ou de sable.

M. HYMAN : Il est censé l'être ; mais j'ai souvent remarqué qu'il ne l'était pas, et, chaque fois, j'ai averti l'architecte d'y voir.

M. CLARE : J'observe que partie de cet item était déjà au budget de l'an dernier et qu'on l'a augmentée de sept à huit milles dollars. Comment ces travaux sont-ils exécutés ? Avez-vous eu des offres ?

M. HYMAN : Quand une estimation est faite du coût de certains travaux, il n'est pas toujours nécessaire de demander aux Chambres d'en voter le plein montant. Ce crédit de $35,000 suffira, nous le supposons, pour faire face aux dépenses prévues dans l'état estimatif. Il se peut que nous dépensions $28,000 d'ici au 1er juin et le reste après que le nouvel exercice sera commencé.

(Adopté.)

Ottawa—restauration du bureau de poste incendié et construction de nouveaux étages, $80,000.

M. KEMP : Quand a eu lieu cet incendie?

M. HYMAN : Le 4 janvier 1904.

M. KEMP : Il y a plus d'un an?

M. HYMAN : Oui.

M. KEMP : Pourquoi a-t-on mis tant de temps à réparer cet édifice?

M. HYMAN : Cela tient à la nature de l'ouvrage. L'honorable député a pu constater qu'il y avait de grandes quantités de pierre à tailler, car on veut conserver au nouvel étage le style et l'architecture de l'ancien édifice. Il ne s'agit pas seulement de réparations; on ajoute un étage de plus et le comble est tout à fait différent de l'ancien. On n'a rien épargné pour hâter les travaux. Les ministères des Postes et de la Douane pressent le ministère des Travaux publics et nous faisons tout en notre pouvoir.

M. KEMP : Les travaux ont été commencés longtemps après l'incendie.

M. HYMAN : Il fallait d'abord enlever tous les débris. Il y avait ensuite beaucoup de pierre à tailler. Les travaux de reconstruction ont commencé immédiatement après. Je me rappelle avoir demandé un crédit dans le budget supplémentaire pour l'exercice courant.

M. LANCASTER : Pourquoi emploie-t-on tant de pierre de Cleveland pour cet édifice et non de la pierre canadienne?

M. HYMAN : Parce que ceux qui l'ont construit en premier lieu ont jugé à propos d'employer de la pierre de Cleveland. Il a fallu employer la même pierre pour l'étage additionnel.

M. LANCASTER : Ne pouvait-on pas réparer cet édifice et lui conserver son style sans aller chercher de la pierre à Cleveland?

M. HYMAN : On ne peut pas se procurer au Canada de la pierre s'harmonisant avec celle-ci.

M. LANCASTER : Nous en avons de toute sorte au Canada.

M. HYMAN : Dans toutes les constructions nouvelles nous employons de la pierre canadienne, mais l'apparence de celle-ci aurait été gâtée par l'emploi d'une pierre différente.

M. BLAIN : Ces travaux se font en régie ?

M. HYMAN : Oui.

M. BLAIN : Quel en est le coût estimatif?

M. HYMAN : $160,000.

M. BLAIN : C'est beaucoup plus que ce que nous avions d'abord supposé. Je suppose que c'est l'étage additionnel qui est cause de cette augmentation?

M. KEMP : Combien y aura-t-il d'étages?

M. HYMAN : Il y aura virtuellement quatre étages et le sous-sol, deux étages de plus. Dans l'ancien édifice, grâce à la manière dont le toit était construit, on ne pouvait pas utiliser l'étage supérieur.

M. KEMP : Toute l'affaire me paraît un gaspillage. C'est une entreprise si peu considérable. Je n'y comprends rien, tellement les travaux sont lents et couteux.

M. HYMAN : En premier lieu, la taille et la pose de la pierre, seulement, ont coûté $64,000. Une somme considérable a été consacrée ensuite à l'aménagement intérieur de l'édifice. Les travaux en acier et en fer coûteront $29,000. Une nouvelle voûte de sûreté, coûtera $9,000, la toiture, $5,000, un ascenseur, $5,000; les travaux de menuiserie et de plâtrage sont évalués à $10,000. L'intérieur doit être peinturé et verni, il faudra une nouvelle horloge et enfin il y a les appareils de chauffage, l'agencement et les meubles.

M. FOWLER : Combien cet édifice a-t-il coûté, la première fois?

M. HYMAN : Trois cent mille et quelques dollars.

M. INGRAM : De temps à autre nous avons voté de l'argent pour renouveler l'ameublement. Que deviennent les vieux meubles?

M. HYMAN : Le plus souvent les meubles sont renouvelés quand la vieillesse les a mis hors d'usage. Dans ce cas-ci, ils ont été détruits par le feu.

M. INGRAM : Dans cet édifice on a mis de côté des pupitres que beaucoup de députés seraient contents d'avoir dans leur bureau, et personne ne sait ce que deviennent ces pupitres. Il y en a qui sont encore très bon, et quelqu'un devrait être chargé d'en tenir l'inventaire.

M. HYMAN : Le sous-ministre m'informe qu'il y a quelques années le ministère avait en main un nombre considérable de meubles de rebut et ils ont été vendus.

M. FOSTER : Combien cette vente a-t-elle rapporté?

M. HYMAN : Deux ou trois cents dollars, je crois.

M. INGRAM : Il y a trois ou quatre ans j'avais besoin d'une table pour une salle à l'usage des députés, mais elle disparut mystérieusement en même temps que quelques autres meubles. Si ces meubles sont vendus, le pays devrait en avoir le bénéfice.

M. HYMAN : Je n'ai jamais reçu de plaintes de cette nature. L'honorable député peut être certain que si des abus m'étaient signalés, je ferais une enquête.

M. INGRAM : Si le ministre veut y regarder de plus prêt, il aura de quoi se convaincre.

M. HYMAN : Si l'honorable député croit avoir quelque raison de faire ces insinuations, il me semble qu'il devrait me mettre au courant.

M. INGRAM : Je fais simplement remarquer que l'honorable ministre ferait bien de s'informer de ce qui se passe.

(Adopté.)

Imprimerie de l'Etat—pour remplacer la toiture de bois actuelle par une toiture à l'épreuve du feu et pour exhausser les murs afin d'ajouter un étage au corps de logis principal et deux étages additionnels à l'allonge, $30,000.

M. BARR : Ce crédit couvrira-t-il toutes les dépenses ?

M. HYMAN : Pas tout à fait ; nous demanderons un faible crédit additionnel dans le budget supplémentaire.

M. KEMP : Pourquoi entreprend-on ces travaux ?

M. HYMAN : L'ouvrage a beaucoup augmenté dans l'imprimerie nationale, et le local actuel est devenu insuffisant. J'entreprends ces améliorations à la demande du secrétaire d'Etat qui a la direction de l'imprimerie.

M. BARR : Les travaux seront-ils faits en régie ?

M. HYMAN : Non ; ils sont donnés à l'entreprise.

M. KEMP : Le secrétaire d'Etat dit-il que quand cela sera fait nous aurons les rapports des ministères plus tôt ?

M. HYMAN.

M. PATERSON : Nous les aurons plus tôt.

M. KEMP : Mais ils ne seront pas imprimés avec plus de célérité que si nous nous adressions à un imprimeur ordinaire.

M. PATERSON : Le secrétaire d'Etat explique que si les rapports ne sont pas distribués plus promptement, c'est parce qu'on n'a pas l'espace nécessaire, à l'imprimerie.

M. COCHRANE : On me dit que c'est plutôt parce que les ministres n'envoient pas leurs rapports à l'imprimerie nationale assez tôt. Autrefois le ministre des Douanes se plaignait des sommes considérables qui étaient dépensées en dehors de l'imprimerie de l'Etat, et le public pouvait croire que lorsque les libéraux arriveraient au pouvoir, tout le travail se ferait à l'imprimerie de l'Etat. Je ne crois pas me tromper en disant qu'on paie encore des milliers de dollars pour des impressions faites ailleurs. Le ministre de l'Agriculture entre autres subventionne généreusement un journal, qui ne lui appartient pas, naturellement, mais dans lequel son frère a des intérêts. Le ministre des Douanes ne semble pas attacher à cette question la même importance que lorsqu'il était dans l'opposition. Il se fait vieux, comme moi, et il devra un jour rendre compte de ses actions.

M. PATERSON : Soyez sur vos gardes, alors.

M. COCHRANE: Je crois que j'ai autant de chances que le ministre de pénétrer dans le séjour des élus. J'ai lu aujourd'hui même, dans un journal, un relevé des sommes énormes payées pour des impressions faites au dehors, et la question mérite d'être signalée à l'attention du ministre responsable de cet état de choses. Nous possédons une imprimerie et nous votons des sommes importantes pour l'agrandir. Je ne suis pas opposé à cette dépense, mais si nous devons avoir une imprimerie, elle doit être capable de faire l'ouvrage, sans que nous soyons à payer des subventions énormes à des journaux grits, inutilement.

M. HENDERSON : L'honorable député (M. Cochrane) me paraît faire allusion à ce qu'on appelle communément les fonds secrets, que le Gouvernement actuel a continué à entretenir. Avant 1896, les honorables membres de la droite s'en plaignaient amèrement, mais je crois que le fonds va toujours en augmentant. Il faut espérer que lorsque l'imprimerie nationale aura été agrandie, on le réduira à des proportions plus raisonnables. L'honorable ministre des Douanes doit faire connaître le sens de cette expression "fonds secrets", car, de concert avec son voisin d'alors, mais qui siège aujourd'hui au Sénat, il s'en est souvent servi. Je le vois sourire comme s'il aimait à se rappeler ses anciens souvenirs. C'est un véritable plaisir pour nous tous de

voir que le passé n'est pas tout à fait oublié.

M. PATERSON : Tout ce que je puis dire concernant l'item qui nous occupe, c'est que je ne me rappelle pas m'être plaint particulièrement de l'imprimerie, dans le passé. Il est arrivé de temps à autre que j'ai rencontré des choses qui n'étaient pas parfaites, et je les ai signalées aussi gentiment et d'une voix aussi calme que possible ; mais elle ne se rapportaient pas à l'imprimerie. Quand aux fonds secrets, je crois avoir déjà entendu cette expression, mais je ne crois pas l'avoir jamais employée.

Je ne crois pas, non plus, avoir lieu de regretter les critiques que je me suis permises autrefois. Les affaires publiques, à mon sens, n'étaient pas alors aussi bien administrées qu'aujourd'hui. Quelques-uns d'entre nous pourraient peut-être faire mieux encore, et ce serait sans doute un grand avantage, si nos rapports pouvaient être publiés plus tôt. Au nom du secrétaire d'Etat je puis dire qu'à plusieurs reprises il a représenté à ses collègues la nécessité d'agrandir l'imprimerie. Je suis convaincu qu'il fait tous ses efforts pour hâter la publication des rapports. Quelques-uns ont dû être imprimés au dehors, mais dans ces cas, les prix payés ont été approuvés et trouvés raisonnables par ceux qui sont censés s'y connaître.

M. COCHRANE : Etes-vous obligés de les envoyer à Montréal ?

M. PATERSON : La concession de ces travaux est l'objet d'une étroite surveillance.

M. HENDERSON : L'honorable ministre prétend-il dire qu'avant 1896 ces dépenses n'étaient pas surveillées ? Il prétend que la situation s'est améliorée, mais nous n'en avons d'autres preuves que des paroles en l'air. Nous savons seulement que les fonds secrets sont plus considérables qu'autrefois et celui qui en a la charge devrait veiller à ce que cet argent ne soit pas gaspillé. J'ai été surpris, hier ou avant-hier, de voir la longue liste de journaux ministériels qui reçoivent ainsi de l'argent. Sur le nombre je n'ai pas vu le nom d'un seul journal hostile au Gouvernement. Je suppose que c'est pour cette raison qu'on appelle cela les fonds secrets. Je ne vois pas la nécessité d'éparpiller cet argent par tout le pays, quand nous avons ici une imprimerie et un nombreux personnel pour faire cet ouvrage.

M. INGRAM : Je ferai remarquer au ministre des Douanes qu'avant 1896, la presse stipendiée se contentait de recevoir de la copie écrite à la plume, mais aujourd'hui, il faut de la copie caligraphiée. La presse stipendiée devient exigeante, mais si on la traitait moins libéralement, elle accepterait peut-êre le manuscrit ordinaire. Je m'appuie sur les déclarations du secrétaire d'Etat, pour parler ainsi.

M. KEMP : Ce serait plus satisfaisant si le ministre des Douanes nous donnait l'assurance qu'après que le crédit considérable qu'il nous demande, aura été dépensé, l'imprimerie nationale sera en mesure de faire le travail aussi promptement et aussi bien qu'une imprimerie ordinaire. Le ministre de l'Agriculture nous a avoué que de la copie relative au recensement a attendu dans l'imprimerie pendant un an. Cela indique un vice d'administration, et le Gouvernement devrait y voir. Il n'y a pas de doute que d'autres manuscrits ont dû avoir le même sort que ceux qui venaient du bureau du recensement. Il est évident qu'il faudrait une enquête et une réorganisation complète, et le ministre des Douanes devrait être en état de nous donner des renseignements plus complets et plus positifs.

(Adopté.)

Peterborough, salle d'armes, $30,000.

M. HYMAN : L'escadron "C" des dragons canadiens du prince de Galles, a ses quartiers de réunion à Peterborough, ainsi que le régiment des Peterborough Rangers, comprenant huit compagnies. On a l'intention d'y construire une salle d'armes, comme celle de Chatham. Le coût total, y compris le calorifère, l'installation de l'électricité, l'aménagement, les trottoirs, et les dépenses éventuelles, est estimé à $65,000.

M. FOWLER : S'est-on procuré un terrain ?

M. HYMAN : Non ; mais nous sommes en pourparlers avec la ville pour obtenir un emplacement ainsi que le terrain voisin qui pourra servir de champ de manœuvre.

M. FOWLER : Ce terrain appartient-il à la ville ?

M. HYMAN : Une partie seulement ; mais l'entente est que la ville acquerra le tout et que nous rachèterons d'elle.

(Adopté.)

Sainte-Catherine—salle d'exercice, $45,000.

M. LANCASTER : Quand cette salle sera-t-elle construite ?

M. HYMAN : La date fixée dans le contrat est le 20 octobre 1905, et il semble compris qu'elle sera prête à cette date.

M. LANCASTER : Combien a-t-on dépensé jusqu'à présent ?

M. HYMAN : Le coût est estimé à $54,800. Cela ne comprend pas les appareils de chauffage, l'électricité, l'aménagement, des trottoirs et les dépenses éventuelles.

M. FOWLER : Quel est le coût total ?

M. HYMAN : Le prix indiqué dans le contrat est de $79,829. C'est là que se trouve le 2me dragons. Ce sont les quartiers de rassemblement de l'escadron "A", de la 2me brigade d'artillerie de campagne et du

régiment de Sainte-Catherine—trois différentes unités qui ont besoin de plus d'espace.

(Adopté.)

St. Mary—édifice public, $15,000.

M. HYMAN : Le revenu du bureau de poste est de $7,051 ; celui du bureau de la douane, de $20,497, et la population, de 3,384.

M. INGRAM : Où le Gouvernement a-t-il l'intention de construire cet édifice ?

M. HYMAN : Rien n'est encore décidé. J'ai dans mon cabinet un plan de la ville, sur lequel sont marqués plusieurs terrains que nous pouvons acheter. Nous prendrons une décision quand nous connaîtrons les prix.

M. BLAIN : Quand commenceront les travaux ?

M. HYMAN : Dès que nous aurons acquis le terrain.

M. BLAIN : Quel sera le coût toal ?

M. HYMAN : Le coût total estimatif est de $30,000. L'édifice proprement dit coûtera $21,000.

M. FOSTER : Quels loyers paie-t-on actuellement ?

M. HYMAN : $240 et $340.

(Adopté.)

Sandwich—édifice public, $15,000.

M. HYMAN : La population est de 1,450 et le revenu du bureau de poste, $955. Il n'y a pas de revenu douanier.

M. FOSTER : Quelle somme vous proposez-vous de dépenser ?

M. HYMAN : Environ $17,000. Sandwich est le chef-lieu du comté d'Essex et est directement en face de Détroit. Nous dépenserons peut-être un peu plus pour l'exhaussement de l'édifice que nous aurions d'abord calculé.

M. BLAIN : Est-il de règle de toujours acheter le terrain devant servir à la construction d'un bureau de poste ?

M. HYMAN : Cette question est revenue plus d'une fois sur le tapis. Quelquefois la municipalité offre l'emplacement, et s'il convient nous l'acceptons.

M. BLAIN : La même règle s'applique à la salle d'armes ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Quel loyer le Gouvernement paie-t-il, actuellement pour un bureau de poste à Sandwich ?

Sir WILLIAM MULOCK : Sandwich se trouve dans une position toute particulière. Elle touche à la ville de Windsor qui fournit un revenu considérable.

M. FOSTER : Pas un revenu postal ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. FOSTER : Combien ?

Sir WILLIAM MULOCK : Au delà de $30,000. De plus c'est un bureau où se fait l'échange des courriers avec les Etats-Unis. Bien qu'une partie du revenu qui devrait être attribué à Sandwich aille à Windsor, il se fait un travail important de distribution de courrier à Sandwich.

M. FOSTER : En quoi cela touche-t-il à la question qui nous occupe ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député demande quel est le revenu de Sandwich. Je ne sais pas quel est le chiffre du revenu qui apparaît dans les livres, mais Windsor et Sandwich sont deux villes adjacetnes, se confondant presque, et reliées entre elles, je crois, par les faubourgs.

M. FOSTER : C'est ce qui a généralement lieu.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne vois pas où l'honorable député veut en venir ; mais il y a bien des villes dont les faubourgs ne sont pas reliés entre eux.

M. FOSTER : C'est ce qui a généraleralement reliés à quelque chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois qu'il y a un faubourg ininterrompu entre les deux villes.

M. FOSTER : Sandwich est, en quelque sorte, un double faubourg ?

Sir WILLIAM MULOCK : La besogne est partagée de manière à ce que la plus grande partie du revenu est mise au crédit de Windsor, tandis qu'une forte proportion du travail qui ne rapporte pas de revenu se fait à Sandwich.

M. FOSTER : Cela me paraît un peu compliqué.

Sir WILLIAM MULOCK : Je voudrais expliquer la chose plus clairement. Il arrive assez souvent que les gens reçoivent leurs lettres par un bureau et répondent par l'autre. Il y a des boîtes aux lettres entre Windsor et Sandwich, et comme Windsor est un centre de chemin de fer et un bureau de distribution, ceux qui recueillent le contenu des boîtes apportent le tout à Windsor. La plupart des gens achètent aussi leurs timbres à Windsor, de sorte que ce bureau donne, apparemment, un revenu très élevé.

M. FOSTER : N'est-ce pas injuste de la part de Windsor ?

Sir WILLIAM MULOCK: Quoi qu'il en soit, grâce aux circonstances que je viens d'expliquer, il se fait plus d'affaires au bureau de Sandwich que le livre ne sembleraient l'indiquer. La distribution des couriers se fait à Sandwich.

M. FOSTER : Il y a deux points de distribution ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, Windsor et Sandwich.

M. FOSTER : Quel est le plus important ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne comprends pas ce que l'honorable député veut savoir.

M. FOSTER : L'honorable ministre cherche à nous expliquer qu'il se fait plus d'affaires à Sandwich que ne semblerait l'indiquer les rapports.

Sir WILLIAM MULOCK : Je dis qu'une partie du revenu qui, dans d'autres circonstances, serait mise au crédit de Sandwich, va à Windsor, vu la proximité des deux villes.

M. FOWLER : Le directeur général des Postes me fait l'effet d'avoir trouvé de forts arguments pour engager le comté à refuser ce crédit. Les lettres, paraît-il, au lieu d'être déposées à Sandwich, sont déposées au bureau de Windsor. Si le travail se fait à Windsor, il n'y a pas de raison pour construire un bureau coûteux à Sandwich. Après avoir entendu le plaidoyer si clair du directeur général des Postes le comité devrait refuser le crédit.

M. FOSTER : Il devrait au moins être diminué de quelques dollars. Dans tous les cas, dites-nous quel loyer paie le gouvernement à Sandwich.

M. HYMAN : Le loyer est payé directement par le directeur du bureau de poste.

(Adopté.)

Simcoe—édifice public, $15,000.

M. FOSTER : Quelle est la population de Simcoe, et que rapporte ce bureau ?

M. HYMAN : La population est de 2,627 ; le revenu du bureau de poste est de $6,351 et celui du bureau de la douane, $35,077.

M. FOSTER : Quelle somme a-t-on l'intention de dépenser ?

M. HYMAN : Pour l'édifice proprement dit, $21,000 ; appareils de chauffage, $2,000; électricité, $750, agencement et ameublement, $3,500 ; avec les dépenses éventuelles, le total sera de $30,000.

Stratford—salle d'armes, $47,000.

M. FOWLER : L'emplacement est-il choisi ?

M. HYMAN : La question n'est pas encore réglée, mais l'honorable député de Perth-nord (M. McLaren) connaît les propriétés : la propriété Moose, la propriété Myers et la propriété Burke.

M. FOWLER : Combien le ministre s'attend-il à payer pour le terrain ?

M. HYMAN : Environ $8,000.

M. FOWLER : Quelle est la superficie du terrain ?

M. HYMAN : Ces terrains ont 104 pieds, 20 pieds et 36 pieds de front, ce qui est suffisant pour contenir la salle d'armes.

(Adopté.)

Toronto—douane, changements et agrandissements, $15,000.

M. HYMAN : Ce crédit a déjà été voté.

M. KEMP : Pourquoi les travaux n'ont-ils pas été faits l'an dernier ?

M. HYMAN : Il s'est présenté certaines difficultés sur la manière dont cet argent devait être employé. Tout est maintenant réglé, les plans et devis sont prêts et nous allons commencer incessamment. Les changements seront faits au corps de logis principal. Il faut d'abord modifier le sous-sol ; un nouvel escalier au rez-de-chaussée, des améliorations à la façade, des cloisons en bois et en vitres à enlever, des arceaux à refaire, un plancher en tuiles ; d'anciennes fenêtres à remplacer par de nouvelles pour donner plus de lumière—toutes des améliorations à l'intérieur.

(Adopté.)

Toronto—salle d'exercice. Nouveaux aménagements pour les nouveaux corps de milice, $40,000.

M. KEMP : Ces travaux sont-ils commencés ?

M. HYMAN : Ce crédit comprend virtuellement deux genres de travaux, et dans le budget supplémentaire j'aurai à en demander un beaucoup plus considérable. Les plans sont tous rendus chez l'imprimeur. Nous allons commencer immédiatement à exhausser la salle d'un côté et à lui donner plus de profondeur. Comme il faut donner plus d'espace, il faudra agrandir la salle d'exercice. Il s'agit ici de l'édifice connu sous le nom d' " Armory ". Notre intention est de donner presque autant d'espace dans le nouvel édifice qu'il y en a dans l'ancien, ce qui doublera la superficie de la salle ; mais les dépenses ne seront pas aussi élevées que la première fois, car nous nous servirons d'un des murs, et il n'y a pas autant d'excavations à faire. L'édifice sera prolongé vers l'est. Tous les travaux se font sur un terrain qui appartient déjà à l'Etat.

M. KEMP : Pourquoi ces travaux n'ont-ils pas été faits plus tôt ? Le ministre des Travaux publics nous a dit l'an dernier qu'ils avaient été retardés par la rigueur de l'hiver. Pourquoi, alors, n'a-t-on pas profité de la saison d'été ? Je voudrais savoir si le Gouvernement est sincère quand il promet de se mettre à l'œuvre immédiatement. Ce crédit apparaît dans le budget d'année en année, mais rien ne se fait, et nos régiments sont gênés par le manque

d'espace. Je crois que les régiments de Toronto sont plus mal logés que nulle part ailleurs au Canada.

M. HYMAN : Le plan des travaux à faire à la salle d'armes est chez l'imprimeur, et ces travaux vont commencer incessamment. Dès que le devis aura été préparé nous demanderons des soumissions par voie des journaux et l'entreprise sera adjugée. Pour ce qui concerne la partie importante des travaux, il faudra quelque temps pour préparer les plans et devis.

M. MACDONELL : Je profiterai de l'occasion pour appeler l'attention du ministre sur la déclaration faite par son prédécesseur, le 9 mars dernier, relativement à cette même question. Le ministre des Travaux publics, à propos de ce même crédit, disait :

Les plans sont à l'étude et je crois que dans quelques jours une décision sera prise.

Il y a près d'un an que ces " quelques jours " sont écoulés, et rien n'a encore été fait. L'honorable ministre peut être certain que la population de Toronto est loin d'être satisfaite. Comme vient de le dire l'honorable député de Toronto-est (M. Kemp) la milice de cette ville n'est pas logée convenablement.

Le ministre a peut-être appris qu'il y a eu des troubles sérieux au sein de quelques bataillons. Des incidents regrettables se sont produits, uniquement à cause de l'encombrement. Les divers corps cherchent à se procurer assez d'espace et ils empiètent sur le terrain des autres régiments. Le ministre n'est peut-être pas responsable des événements passés, mais j'insisterai pour lui faire comprendre la sagesse et la nécessité d'entreprendre ces travaux au plus tôt et de les mener à bonne fin dans le plus bref délai.

(Adopté.)

Toronto—entrepôt de vérification—agrandissement, $12,000.

M. HYMAN : Cette entreprise a été adjugée.

M. MACDONELL : Je demanderai au ministre si le Gouvernement se propose de construire un nouvel entrepôt de la douane, à Toronto, ainsi qu'un nouvel hôtel des postes. Je ne trouve dans le budget aucun crédit destiné à ces travaux, bien qu'il puisse y avoir un budget supplémentaire.

Quoi qu'il en soit, je désire lui signaler un article du " Globe " de Toronto, édition du 13 octobre, peu de temps avant l'élection, sous la rubrique : "Nouvel hôtel des postes à Toronto.—Un bel édifice voisin de la gare Union.—Aussi un entrepôt de la douane.—Obligations résultant de l'expropriation du chemin de fer." Le " Globe " ajoute :

La requête de la compagnie de chemin de fer le Grand-Tronc afin d'obtenir une ordonnance pour l'expropriation de cette partie de la ville de Toronto située au sud de la rue Front, entre la douane à l'est et la rue York à l'ouest, aux fins d'y construire une gare commune pour les voyageurs, a été présentée aujourd'hui à la commission des chemins de fer. Pendant les plaidoieries une déclaration importante a été faite relativement aux intentions du gouvernement fédéral à l'égard de la ville de Toronto. L'entrepôt de vérification sera consacré aux besoins du chemin de fer et le Gouvernement le remplacera pour un vaste édifice nouveau qu'il construira à l'ouest de la douane du côté sud de la rue Front. Un splendide hôtel des postes nouveau sera érigé à l'ouest de l'entrepôt de vérification.

L'article cite ensuite les paroles de M. Ross, le surintendant des bureaux de poste. Voici :

Sir William Mulock, directeur général des Postes, désire construire des édifices assez vastes pour suffire aux besoins de la ville la plus importante sous le rapport des recettes postales. Aujourd'hui, les recettes de la poste dans la ville de Toronto sont de $1,000,000 par année et elles ont augmenté annuellement de soixante à cent mille dollars depuis quelques années.

Dans le même numéro du journal paraissait un article de fond intitulé : " Le nouvel hôtel des postes et la nouvelle douane " :

Avec l'esprit de prévoyance qui le distingue, sir William Mulock a pris ses mesures pour améliorer le service de la poste dans cette ville.

Toronto est devenu le centre dont les recettes sont les plus élevées et on dispose de plus d'objets de correspondance ici que dans tout autre endroit du Canada.

Ainsi commençait l'article qui se terminait par la phrase suivante :

Le Gouvernement mérite des félicitations sincères pour avoir tenu compte des besoins et des progrès de Toronto.

Ceci se passait avant l'élection. Aujourd'hui, la situation n'est plus la même. En feuilletant le budget soumis à la Chambre, y trouverait-on des crédits destinés aux fins mentionnées par le directeur général des Postes dans ce numéro du " Globe "? Je voudrais savoir si le ministre se propose d'inscrire dans le budget supplémentaire des crédits en faveur des travaux dont parlait ce journal.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député (M. Macdonell) désire-t-il connaître quelles sont les intentions du ministère des Postes relativement au bureau de poste qu'il se propose d'ériger près de la gare Union?

M. MACDONELL : Je parle d'un nouvel hôtel des postes à Toronto—non pas d'un bureau auxiliaire.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis d'avis d'ériger du côté sud de la rue Front à l'angle de cette rue et de la rue Bay un bureau de poste pour les besoins généraux du service, cela va sans dire, et aussi vaste qu'on peut raisonnablement le désirer, dans une ville florissante comme Toronto. J'ai assisté à une réunion de la commission des chemins de fer à Toronto—je ne me rappelle pas à quelle date, mais c'était l'automne dernier—à laquelle il fut question des expropriations à faire pour construire la gare Union et afin

d'empêcher les compagnies de chemin de fer de s'emparer des emplacements que nous convoitons. J'ai appris à la commission ce que je vais répéter à la Chambre, à savoir : que le ministère des Postes aurait besoin d'une lisière de terrain d'environ 250 pieds le long du côté sud de la rue Front et s'étendant vers le sud jusqu'au terrain qu'exproprierait les compagnies de chemin de fer. Nous voulons que le bureau de poste communique avec le chemin de fer et qu'il soit ainsi à proximité des wagons-poste. Quant à l'architecture de l'édifice, je n'ai pas d'opinion à exprimer. On pourra, il me semble, employer les étages supérieurs comme entrepôt de vérification. Au sujet de la douane, me basant uniquement sur ce que j'ai entendu dire, je crois que les compagnies de chemin de fer désirent exproprier le terrain sur lequel s'élève l'entrepôt de vérification. Dans ce cas-là, il faudra évacuer cet entrepôt et trouver de l'espace ailleurs. Je crois que mon honorable ami, le ministre des Travaux publics, a étudié cette question e qu'il est d'avis qu'il pourra placer l'entrepôt de vérification entre la douane, à l'angle sud-ouest des rues Yonge et Front, et le nouvel édifice dont le bas servira de bureau de poste.

M. MACDONELL : Le directeur général des Postes a émis son avis. J'aimerais savoir si le Gouvernement suivra cet avis, et si nous aurons, à Toronto, un nouvel hôtel des postes et une nouvelle douane, ainsi que le disait le journal que j'ai mentionné et qui tenait de lui ses renseignements.

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne sache pas qu'il tenait ses renseignements de moi. Je n'ai pas vu l'article avant sa publication. Mais il exprime bien mon désir et mon espoir. J'ai parlé en ce sens devant la commission des chemins de fer, mais il nous faut compter avec ce que feront les compagnies de chemin de fer. Présentement la gare Union se trouve à l'ouest de la rue York et, avant l'incendie, comme nous ne nous attendions pas qu'elle serait déplacée, nous avions fait des démarches pour acquérir un emplacement à l'angle sud-est des rues Yonge et Front, afin d'y construire un bureau de poste. Ce terrain appartenait à la municipalité qui l'avait loué au chemin de fer Canadien du Pacifique et nous étions convenus qu'elle nous vendrait ce terrain pour un prix qui avait été mentionné. La vente était virtuellement conclue et, sans l'incendie, nous serions probablement en train de construire un édifice sur cet emplacement. Depuis l'incendie, on a eu l'idée d'évacuer la gare Union du côté ouest de la rue York et d'en construire une nouvelle à l'est de cette rue jusqu'à la rue Bay. Si les compagnies de chemin de fer réalisent ce projet et érigent une gare commune s'étendant jusqu'à la rue Bay, le ministère des Postes se propose de construire—s'il le peut; si le Gouvernement y consent, comme je l'espère—le bureau de poste à l'angle sud-est des rues Bay et Front. Cependant, nous ne pouvons rien faire avant que les compagnies de chemin de fer prennent une décision.

M. MACDONELL : Le nouvel édifice servira-t-il à tous les besoins du service des postes?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, mais cela ne veut pas dire que nous fermerons le bureau situé au haut de la rue Toronto. L'un aura autant d'importance que l'autre.

M. MACDONELL : On ne construira pas un nouvel hôtel des postes sur le même emplacement?

Sir WILLIAM MULOCK : Où?

M. MACDONELL : Au haut de la rue Toronto.

Sir WILLIAM MULOCK : Non.

M. FOWLER : Le ministre affirme-t-il que les compagnies de chemins de fer se proposent de s'emparer de l'emplacement où s'élève aujourd'hui l'entrepôt de vérification ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je crois que cela fait partie de leur projet. L'honorable député connaît-il Toronto ?

M. FOWLER : Oui.

Sir WILLIAM MULOCK : Alors, il se rappelle que la douane occupe deux édifices, la douane proprement dite à l'angle sud-ouest des rues Yonge et Front. Elles ne toucheront pas à cet édifice, mais au sud et près de la voie ferrée se trouve l'entrepôt de vérification, et je crois qu'elles désirent agrandir leur terrain et faire passer leurs voies à cet endroit-là.

M. FOWLER : Croyez-vous qu'il est sage de dépenser $12,000 pour agrandir cet édifice.

Sir WILLIAM MULOCK : Tous les travaux ont été suspendus.

M. FOWLER : Cependant, je découvre ce crédit dans le budget.

M. HYMAN : Sans doute, parce que l'entreprise a été adjugée longtemps avant qu'il fût question de démolir cet édifice. Dès que le ministère eût connu le projet des compagnies, il suspendit les travaux. Au demeurant, elles seraient obligées de rembourser à l'Etat toutes les dépenses faites, même si nous parachevions l'édifice . Il suffirait d'une somme de $6,000 pour mettre la dernière main aux travaux. Le ministère se demande s'il ne vaudrait pas mieux dépenser environ la moitié de cette somme, disons $3,000, pour terminer provisoirement l'édifice afin de s'en servir. A l'heure qu'il est, il est impossible de l'utiliser sans dépenser $3,000 à peu près. Les compagnies de chemins de fer n'en prendront peut-être pas possession avant deux ou trois ans, et, dans l'intervalle, nous l'occuperons. Si elles s'emparent de l'édifice, elles devront en payer la pleine valeur. De plus, nous nous

proposons d'acquérir tout le terrain situé entre la douane actuelle et la rue Bay. Au coin, nous construirons le bureau de poste et l'entrepôt de vérification sera érigé sur une autre partie de l'emplacement. Tel est le projet des deux ministères. Pour le service de la poste tubulaire et les autres fins postales il faut que le bureau soit à proximité de la gare. La décision du Gouvernement dépendra de la ligne de conduite qu'adopteront les compagnies de chemins de fer.

M. KEMP : D'après le projet qui a été soumis à la commission des chemins de fer, la gare Union devait occuper le terrain situé entre la douane actuelle et la rue Bay. Maintenant, voici que le directeur général des Postes et le ministre des Travaux publics nous apprennent qu'ils se proposent d'ériger sur le même emplacement la douane nouvelle et un bureau de poste auxiliaire de sorte que les explications qui nous ont été données ne sont pas très claires. Les ministres, je le répète, nous disent que ce n'est pas à l'ouest de la rue Bay, mais sur l'emplacement futur de l'entrepôt de vérification, de la douane et du bureau de poste que les compagnies voulaient ériger la nouvelle gare commune.

M. HYMAN : Elles n'achèteront pas seulement le terrain jusqu'à la rue Bay, n'est-ce pas?

M. KEMP : Elles n'en achèteront pas à l'ouest de cette rue.

Sir WILLIAM MULOCK : Elles exproprieront tout le terrain jusqu'à la rue York.

M. KEMP : Les compagnies ne le demandent pas.

M. HYMAN : Nous ne nous proposons pas d'acquérir le terrain dans toute sa profondeur, nous ne prendrons qu'une lisière qui donne sur la rue.

M. KEMP : Je croyais que les compagnies avaient l'intention d'accaparer tout le terrain.

M. HYMAN : C'est peut-être leur intention, mais ce n'est pas la nôtre.

M. KEMP : Si l'on doit construire ce nouvel édifice, pourquoi avez-vous l'intention de faire cette dépense considérable. Les améliorations ont été entreprises après l'incendie mais, si j'ai bien compris le ministre, le nouvel édifice ne sera érigé que dans quelques années. Oserai-je demander au ministre quand cette question sera réglée.

M. HYMAN : Je n'en sais absolument rien. Les compagnies ont modifié leur plan. Tout d'abord, elles ne devaient pas s'emparer de l'emplacement de l'entrepôt de vérification. Plus tard, elles crurent que cela était nécessaire, car elles ne pourraient pas poser leurs rails, autrement. Nulle décision n'a encore été prise et, en attendant, nous avons cru préférable de ne pas agrandir l'entrepôt de vérification, mais de le mettre en état de servir.

M. KEMP : Ne pourrait-on pas hâter la solution de cette question. Les compagnies temporisent toujours et ces longs retards causent des pertes aux propriétaires fonciers. Le Gouvernement est intéressé ; ne pourrait-il pas pousser l'affaire. J'insiste, sur la nécessité de faire quelque chose avant longtemps.

Sir WILLIAM MULOCK : Quoi ?

M. KEMP : Je l'ignore. Je crois que, vu l'influence qu'il a, le Gouvernement pourrait faire quelque chose.

Sir WILLIAM MULOCK : Mais quoi ?

M. KEMP : Je ne suis pas prêt à dire au pied levé quelles mesures on pourrait prendre, mais assurément il résulterait quelque bien d'une conférence entre les quatre intéressés : les chemins de fer, la commission, la municipalité de Toronto et les propriétaires fonciers.

Sir WILLIAM MULOCK : J'ai appris hier par les journaux que la commission des chemins de fer, à une réunion qu'elle a tenue dernièrement à Toronto, a fixé le mode d'évaluation. Les compagnies, il me semble, sont libres d'acheter ces propriétaires. Je ne connais aucun moyen de les obliger à conclure l'affaire. Elles ont donné avis et c'est à elles à procéder. Elles commettent une grave injustice en immobilisant ces propriétés. Toutes mes sympathies sont acquises aux propriétaires et je crois que les intéressés ont été fort malmenés, car dès que l'avis d'expropriation fut donné, elles ne purent pas reconstruire ; néanmoins, les compagnies n'ont pas conclu l'achat. Les locataires, qui avaient un loyer et des taxes à payer ne peuvent pas se choisir une autre place d'affaires et le gâchis régna partout. Voici un exemple des défectuosités de la loi concernant l'expropriation des terrains par les compagnies de chemins de fer et une preuve qu'il faut modifier cette loi afin que, lorsque les chemins de fer projetteront de bouleverser le commerce, en donnant des avis d'expropriation, ils soient liés par ces avis.

Il faudrait peut-être décréter que, de ce moment-là, les compagnies deviennent propriétaires, sauf à fixer le prix d'acquisition. Alors, elles ne pourraient plus faire la pluie et le beau temps. La loi est fort défectueuse, mais c'est la loi. Elle a été rédigée dans l'intérêt des chemins de fer. Lorsque les compagnies de chemins de fer ont envoyé leurs avocats à Ottawa, nous étions peu versés dans la législation, et ce n'est qu'aujourd'hui que nous comprenons les vices de nos lois ayant trait aux voies ferrées. Je n'accuse aucun particulier ni aucun gouvernement ; tous doivent prendre leur part de responsabilité. Cependant, je le répète, notre législation en matière de chemin de fer, en ce qui a trait à l'expropriation, est

souverainement défectueuse et injuste. Les obligations devraient être plus partagées afin que, lorsqu'une compagnie aura donné un avis d'expropriation, elle soit dès lors obligée d'acquérir la propriété.

M. KEMP : Les compagnies ne s'exposent-elles pas à payer des dommages-intérêts ?

Sir WILLIAM MULOCK : La commission, si les journaux ont fidèlement rapporté ses délibérations, a décidé que l'achat sera censé avoir en lieu au moment où l'avis a été donné ; mais, d'après les comptes rendus des journaux, elle n'a pas décidé la question de savoir si les propriétaires pourraient recouvrer une indemnité pour la dépréciation de leur commerce. Cette question a été soulevée, mais ne paraît pas avoir été tranchée.

M. KEMP : Si les administrateurs des chemins de fer modifiaient leurs projets, dans quelle position se trouveraient les propriétaires fonciers?

Sir WILLIAM MULOCK : C'est un point de droit que je ne puis résoudre. S'ils n'avaient pas de recours, ce serait une injustice. Autrefois un article de la loi des chemins de fer décrétait qu'une compagnie pouvait se désister en tout temps après avoir donné un avis d'expropriation et d'arbitrage, quel que fût l'état d'avancement des négociations.

On cite des cas où des compagnies de chemin de fer ont discontinué les procédures après que l'arbitrage fût en marche. Croyant peut-être que la sentence arbitrale leur serait défavorable, elles ont voulu recommencer les procédures avec de nouveaux arbitres. Je crois que cet article a été abrogé, mais il existait il y a quelques années et cette disposition de la loi était des plus injustes.

M. HYMAN : Le directeur général des Postes a déclaré que les compagnies de chemins de fer s'empareraient peut-être de l'entrepôt de vérification par voie d'expropriation. Je voudrais savoir si la loi le leur permet. Le ministre des Travaux publics a parlé de cette éventualité, mais sans se prononcer clairement.

M. HYMAN : Je crois avoir parlé clairement. Il est certain que les compagnies de chemins de fer ne peuvent pas exproprier l'Etat de ses propriétés. Cependant, je ne suppose pas que le Gouvernement s'opposerait au désir de la municipalité, et, si les compagnies voulaient acquérir cet emplacement pour agrandir leur station, il me semble qu'il ne devrait pas abuser de ses droits. Nous entamerions des négociations en exigeant, cela va sans dire, le plein prix pour notre propriété. C'est au Gouvernement seul à dire s'il conservera ou cèdera sa propriété.

(Adopté.)

Toronto—bâtiments militaires—casernes de la troupe permanente, en remplacement de la propriété vendue à la ville, $50,000.

M. MACDONELL : Où en est rendu le projet de construction de ces nouvelles casernes ?

M. HYMAN : C'est un vaste projet. A l'heure qu'il est le ministre de la Milice a fait connaître ce dont il a besoin au ministère des Travaux publics qui s'occupe de préparer les plans et le cahier des charges.

M. MACDONELL : Quand espère-t-on commencer les travaux ?

M. HYMAN : Il me faudra inscrire un nouveau crédit dans le budget supplémentaire de l'exercice, et, si le comité vote la présente somme, je serai alors en mesure de lui fournir des renseignements complets. L'honorable député a eu connaissance des négociations relatives à la vente d'un terrain et à l'achat d'un autre emplacement.

M. FOWLER : Dans quel but ?

M. HYMAN : Principalement en vue de plaire aux citoyens de Toronto. La municipalité croyait préférable d'ériger les casernes de la troupe régulière dans un autre endroit plus éloigné de la ville.

M. KEMP : A quelle époque le Gouvernement doit-il évacuer les casernes actuelles ?

M. HYMAN : Je ne connais rien des arrangements qui ont été pris par le ministère de la Milice, et non par celui des Travaux publics.

M. KEMP : Malheureusement, le ministre de la Milice est absent.

M. MACDONELL : Si on se hâte tant, c'est parce que les casernes actuelles sont trop petites.

M. HYMAN : Dès que l'argent sera disponible, le ministère des Travaux publics se mettra incessamment à l'ouvrage.

(Adopté.)

Toronto—hôtel des postes—terrain, bâtiment, appareil pneumatique et machine, $100,000.

M. KEMP : Qu'est-ce qui a été fait ?

M. HYMAN : Nous nous proposons d'établir un réseau de tubes pneumatiques, afin d'assurer une transmission plus rapide des objets de correspondance entre la gare et le bureau principal. Les travaux s'exécutent avec toute la célérité possible. La fourniture des conduits a été adjugée à l'entreprise. On les fabrique à Glasgow et nous ne les recevrons pas de sitôt. Nous avons demandé des soumissions pour la fourniture de 36,000 pieds de tuyaux à Toronto et de 8,000 pieds à Montréal à raison de $1.45 le pied.

M. FOWLER : Ne peut-on pas fabriquer ces tuyaux au Canada ?

M. HYMAN : Non. Le plus bas soumissionnaire canadien demandait, je crois, $5 le pied.

M. FOSTER : Quel est le diamètre des tuyaux ?

M. HYMAN : Dix pouces. Montréal et Toronto sont les seules villes où le ministère se propose de faire l'essai de ce système.

M. KEMP : Où fonctionne-t-il ailleurs ?

M. HYMAN : Dans toutes les grandes villes des Etats-Unis et aussi, dans les principaux centres d'Angleterre.

M. HENDERSON : Quelle sera la vitesse de la transmission ?

Sir WILLIAM MULOCK : Au moins un mille en deux minutes.

M. KEMP : Cela n'a aucun rapport, n'est-ce pas, avec les améliorations dont il vient d'être question ?

M. HYMAN : Au contraire ; il est impossible de dire où aboutiront les tuyaux avant de connaître l'emplacement du bureau de poste. Toutefois nous avons commandé les tuyaux et les travaux avancent aussi rapidement que possible .

M. FOWLER : Met-on quelque chose dans le tube ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, le chariot.

M. KEMP : Y aura-t-il deux tubes ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui.

M. BLAIN : A l'heure qu'il est, combien de temps dure le transport des dépêches du bureau de poste à la gare ?

Sir WILLIAM MULOCK : S'il ne s'agissait que de relier la gare au bureau central, nous n'aurions probablement pas adopté ce mode de transmission ; mais Toronto s'agrandit beaucoup dans la direction de l'ouest. La gare Union n'occupe pas un endroit central et, lorsque des convois arrivent et partent à toute heure du jour, une heure de retard dans la réception de son courrier est une grave affaire pour un négociant. Le tramway lui-même est un mode trop lent de transmission des dépêches à deux ou trois milles de la gare Union.

M. INGRAM : Et vos automobiles ?

Sir WILLIAM MULOCK : L'essai que nous avons fait n'a pas été heureux.

M. KEMP : Ils sont hors de service ?

Sir WILLIAM MULOCK : Je ne sais pas s'ils sont tous usés ; mais l'essai qui en a été fait ici et ailleurs a prouvé qu'il était impossible de s'en servir.

M. HENDERSON : Si je comprends bien, le nouveau système a fait ses preuves et le ministre n'a aucun doute à ce sujet.

M. FOWLER : Les automobiles sont-ils en bon état ?

M. HYMAN : Sauf un, ils sont fort délabrés. Il y en avait six en tout.

(Adopté.)

Toronto—hôtel des postes—bureau auxiliaire, $60,000.

M. HYMAN : Ce bureau occupe les édifices portant les numéros impairs de 675 à 683 des rues Young et Charles.

M. KEMP : Le bureau de poste de la rue Queen est-il terminé ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, il a ouvert ses portes.

(Adopté.)

Toronto—bureau auxiliaire "C"—logement du concierge, $1,500.

M. KEMP : S'agit-il du bureau de poste de la rue Queen ?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui ; nous fournissons un logement au concierge.

(Adopté.)

M. le PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la séance soit levée.

M. FOSTER : Quels seront nos travaux demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le ministre des Travaux publics croit qu'il existe une entente entre le ministre de la Justice et le représentant d'York-sud pour mettre à l'étude le bill ayant trait à la commission des chemins de fer. Ensuite, nous nous occuperons du budget des Travaux publics.

(La motion est adoptée et la séance, levée à minuit moins dix minues.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Jeudi, 23 février 1905.

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

DEPOTS DE PROJETS DE LOI.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 72) attribuant la personnalité civile à la compagnie dite " Canadian Canals Corporation ".—(M. Calvert.)

Bill (n° 73) attribuant la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer de Montréal au Sud de Québec.—(M. Gervais.)

INTERPELLATIONS.

RENVOIS D'IMMIGRANTS.

M. URIAH WILSON :

1. Combien d'immigrants ont été renvoyés de ce pays pendant l'année fiscale 1904 et jusqu'au 1er février 1905.
2. Quelle était leur nationalité, et pour quelle raison ont-ils été renvoyés ?
3. Combien ont été renvoyés pour cause de maladies, et quelles étaient ces maladies ? Combien ont été ainsi renvoyés parce qu'ils auraient été plus tard à la charge du public?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je regrette de dire que cette réponse ne sera pas prête d'ici à quelque temps, et je demanderai, en conséquence, que la question soit réservée.

ECLAIRAGE AU GAZ ACETYLENE.

M. AMES :

1. Combien de phares éclairés à l'huile, sous la dépendance du département de la Marine et des Pêcheries, ont été pourvus, depuis le 1er juillet 1904, d'appareils automatiques au gaz acétylène ?
2. Quelle économie sera produite chaque année par suite de ce changement ?
3. Combien de gardiens ont été congédiés par suite de ce changement ?
4. Qui étaient-ils, et quels étaient leurs appointements ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Trente-deux.
2. Neuf cent dix dollars.
3. Cinq.
4. Thomas Fraser, feu de la pointe du Moulin-à-Vent, $180 ; John Hamilton, feu de l'île d'Hamilton, $130 ; Barnabé Malette, phare flottant n° 1, $250 ; Vital Crépin, phare flottant n° 2, $300 ; Michel Allard, phare flottant n° 3, $300.

INDEMNITE DES PECHERIES DE HALIFAX.

M. A. MARTIN :

1. Le Gouvernement a-t-il décidé de distribuer parmi les provinces intéressées l'indemnité fixée par la sentence arbitrale de la commission des pêcheries de Halifax ?
2. Dans l'affirmative, quel sera le mode suivi pour répartir cette indemnité ?
3. Dans la négative, la question sera-t-elle soumise à la décision du conseil privé d'Angleterre ou de la cour suprême du Canada ?
4. Le Gouvernement règlera-t-il cette question pendant la présente session, si toutefois elle n'est pas déjà réglée ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Non.
2, 3 et 4. Voir la réponse n° 1.

M. A. MARTIN : La réponse est-elle donnée à la troisième question ?

M. PREFONTAINE : Oui, la réponse se trouve comprise dans celle à la première question.

M. A. MARTIN : Non, elle ne s'y trouve pas comprise ; la troisième question est ainsi conçue :

Dans la négative, la question sera-t-elle soumise à la décision du conseil privé d'Angleterre ou de la cour suprême du Canada ?

La réponse à cette question s'y trouve-t-elle ?

M. PREFONTAINE : Oui, la réponse est " non ", comme à la première question.

DRAGAGE AU PORT DE RUSTICO.

M. A. MARTIN :

1. Quelles mesures le Gouvernement a-t-il adoptées en 1904 pour draguer le port de Rustico (I. P.-E.) ?
2. La barre de sable qui se trouvait dans le port a-t-elle été enlevée ?
3. Dans la négative, quels moyens prendra-t-on pour l'enlever ?
4. Quel montant a-t-il été dépensé pour ces travaux pendant la dernière saison ? Quelles mesures a-t-il été adopté pour exécuter les travaux ? Qui a charge de ces travaux ?
5. Combien de navires se sont-ils échoués sur cette barre pendant la saison de 1904 ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Il n'a pas été fait de dragage en 1904.

5. D'après les renseignements fournis par le département de la Marine et des Pêcheries, on n'aurait rapporté à Rustico que le naufrage d'un seul navire durant l'année 1904.

RESOLUTIONS RELATIVES A L'AUTONOMIE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Le ministre voudra-t-il dire s'il se propose de donner avis de résolutions relatives au bill conférant l'autonomie aux territoires du Nord-Ouest, et quand ces résolutions seront présentées ?

Sir WILFRID LAURIER : Il n'est pas probable que ce projet de loi soit présenté pour sa seconde lecture d'ici à quelque temps. Je ne saurais dire quand les résolutions seront présentées, mais elles le seront assez d'avance pour être examinées lors de la seconde lecture du bill.

DEMANDE DE DOCUMENTS.

L'honorable M. GEORGE E. FOSTER : Je tiens à signaler aux ministre le retard dans la production des documents officiels. Ce retard semble un peu anormal ; peut-être que non ; mais j'aimerais à attirer l'attention du premier ministre sur les cas suivants. En premier lieu, les documents demandés au ministre des Chemins de fer au sujet de la question du transport du foin.

Nous croyons qu'ils devraient être prêts déjà, et nous aimerions à les obtenir le plus tôt possible. Ensuite, les documents relatifs aux édifices publics dans les villes de 5,000 habitants, ou moins. Je ne me plains pas trop du retard dans ce dernier cas, car il n'y a pas aussi longtemps que la demande a été faite. Mais c'est un rapport qui n'exige que peu de temps pour sa préparation, et je serais heureux de l'avoir le plus tôt possible.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : En ce qui regarde la demande des documents relatifs au transport du foin, je dirai que la circulation des trains et des dépêches a été tellement entravée dans le Cap-Breton, que nous n'avons pu recueillir les certificats. Il est nécessaire de les expédier des diverses stations à Moncton, puis, de Moncton ici. Nous avons préféré attendre que la liasse fût complète, et je puis assurer à mon honorable ami que les renseignements demandés seront fournis le plus tôt possible.

M. FOSTER : C'est là une assez bonne excuse, à moins que nous ne nous en prenions au ministre de ce que les trains ne circulent pas.

SERVICE DE BATEAUX A VAPEUR DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. A. MARTIN : Avant que nous passions à l'ordre du jour, le ministre de la Marine et des Pêcheries voudra-t-il dire si les steamers ont réussi à reprendre leur service entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard ? A quelle date s'est fait le dernier voyage de ces steamers?

L'honorable M. R. PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : On ne m'a pas informé que le service soit repris. Je crois que le dernier voyage a été fait il y a quinze jours ou trois semaines.

M. A. MARTIN : C'est là une déclaration très vague ; n'est-ce pas plutôt il y a quatre semaines?

M. PREFONTAINE : Je n'ai pas la date exacte?

M. A. MARTIN : Le service a-t-il été repris, ou l'arrêt persiste-t-il toujours?

M. PREFONTAINE : Le service n'a pas été repris.

QUESTIONS RELATIVES A LA COMMISSION POUR LA CONSTRUCTION DU TRANSCONTINENTAL.

M. F. D. MONK (Jacques-Cartier) : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, le Gouvernement voudra-t-il dire s'il est possible d'obtenir des renseignements à l'égard des faits et gestes de la commission pour la construction du chemin de fer Transcontinental, en posant les questions de la manière ordinaire. Je suis tenté de demander ces renseignements, parce que le 20 février dernier, je posais la question suivante :

Le gouvernement a-t-il employé des ingénieurs, au cours des mois d'octobre et novembre derniers, pour faire un tracé de chemin de fer dans le comté de Joliette ?

2. Quel était le but des travaux entrepris par lesdits ingénieurs, et ces travaux avaient-ils quelque rapport avec la nouvelle voie ferrée transcontinentale ?

3. Quel est le coût total des travaux ainsi faits par lesdits ingénieurs et leurs aides ?

4. Lesdits ingénieurs ont-ils fait un rapport écrit ? Quelle en est la date ?

5. Qui avait la direction desdits travaux, et quel montant a-t-il été payé à titre de traitement audit directeur ?

Voici en quels termes la réponse fut donnée :

L'honorable M. H.-R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et des Canaux) : Pendant les mois d'octobre et novembre derniers, le Gouvernement n'a pas employé d'ingénieurs pour faire un tracé de chemin de fer dans le comté de Joliette ; mais j'ai lieu de croire que la commission du chemin de fer Transcontinental a fait faire des études dans ce comté, mais non sous la direction de l'administration.

Il me semble que la commission de construction du Transcontinental est, à proprement parler un département de l'administration. C'est le point que je désirais signaler à l'attention du Gouvernement. En vertu des règlements, je crois que des questions peuvent être posées au Gouvernement, aux ministres et aux députés eux-mêmes. Cette dernière forme est rarement usitée. En effet, les renseignements à la plupart de ces questions ne peuvent être fournis que par les divers départements, parfois éloignés d'Ottawa. Il me semble qu'une question posée sous cette forme est pertinente, et qu'on aurait dû y répondre, en vertu du principe que cette commission est réellement un service administratif. La fin pratique que je me propose en faisant cette question, c'est de savoir sous quelle forme d'après les règlements, ces questions doivent être posées. Si ces questions sont posées sous la forme indiquée par le Gouvernement, les renseignements en réponse seront-ils fournis, ou cette commission du chemin de fer transcontinental est-elle un corps indépendant de la Chambre?

Sir WILFRID LAURIER : La réponse à mon honorable ami (M. Monk) se trouve dans une motion dont il a lui-même donné avis et demandant des renseignements complets au sujet de ces levés topographiques. Quand viendra le tour de cette motion, je n'ai pas de doute qu'elle sera adoptée, mais elle devra être modifiée, car les renseignements devront être fournis par la commission du chemin de fer transcontinental et non pas par le Gouvernement.

M. MONK : Peut-être mon honorable ami me permettra-t-il de lui faire obesrver que ce n'est pas le renseignement que je désirais obtenir en posant cette question. Par la question je cherchais simplement à me

renseigner quant aux faits. Par la motion, je demandais copie du rapport, des états détaillés des dépenses et les noms des individus employés. Ma question se rapportait à un département de l'administration, et je crois qu'on aurait dû y répondre dans la forme où elle était posée.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami désire obtenir ces renseignements il devra faire une motion. Nous n'avons pas ces renseignements sous la main et nous devrons les obtenir de la commission elle-même.

CAPITALE DE LA SASKATCHEWAN.

M. J. H. LAMONT (Saskatchewan) : M. l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je demanderai au premier ministre si le bill organisant la province de Saskatchewan établit permanemment la capitale à Régina, comme l'a déclaré hier un des journaux du soir ?

Sir WILFRID LAURIER : Non ; le choix de Régina est provisoire seulement et susceptible d'être changé par la législature.

MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

La Chambre décide de se former en comité général et passe à l'examen des articles du bill (n° 36) modifiant l'acte des chemins de fer de 1903.—(M. Fitzpatrick.)

Article premier : Mode de possession de la charge de président de la commission si c'est un ancien juge.

M. W. F. MACLEAN : Apparemment, le Gouvernement se propose de faire adopter cette disposition et de reconnaître le principe de la promotion des juges. Lors d'une discussion qui a eu lieu récemment en cette Chambre, je me suis efforcé de démontrer qu'il était inexpédient d'adopter ce principe dans notre pays, et je tiens toujours à cette opinion.

Les fins de la justice seront mieux servies si ceux qui sont nommés juges ne reçoivent pas d'avancement, si on ne leur donne pas à espérer qu'ils seront promus à quelque autre tribunal ou fonction, si une fois nommés ils s'appliquent uniquement à interpréter la loi, et à rendre la justice, au lieu de chercher à obtenir de l'avancement et une augmentation de leurs traitements. A ce propos, je vais lire l'opinion exprimée dans un journal, qui est censé être l'interprète des vues de la classe agricole du pays. La semaine dernière le " Weekly Sun " contenait ce qui suit :

> Est-il désirable que des juges puissent être promus par le gouvernement du jour ? Il nous semble que la réponse vient d'elle-même. Les tribunaux doivent être à l'abri de tout soupçon de servilité envers le pouvoir politique; et comment les juges seraient-ils à l'abri de ce soupçon s'ils pouvaient être promus au gré du gouvernement ? Donnez au parti au pouvoir le droit de récompenser un juge qui force l'interprétation de la loi pour favoriser ce parti dans une contestation d'élection, et vous aurez aussitôt à souffrir de tous les abus résultant de l'élection des juges, sans jouir d'aucun des avantages de ce système.
>
> Une fois un particulier nommé juge, il devrait être clairement entendu par tous qu'il n'a plus rien à espérer ni à craindre du gouvernement du jour.

Cette déclaration, qui est censé exprimer l'opinion du cultivateur et du citoyen ordinaire au Canada contient une affirmation juste. Cette expression d'opinion est d'accord avec le précédent établi dans la mère patrie. Il est dans l'intérêt public que nos juges ne soient pas à même de recevoir de l'avancement et une augmentation d'appointements, mais qu'au contraire ils soient tenus de s'appliquer entièrement à rendre la justice dans la sphère qui leur est assignée. D'honorables députés de la droite se sont écriés : ' Pourquoi un juge ne pourrait-il pas chercher à obtenir de l'avancement ? " Je dis qu'il ne le doit pas ; je dis qu'il faut lui interdire ces aspirations. Il est vrai que le juge peut souffrir de l'application d'une telle règle ; mais ce n'est pas au point de vue des espérances ou des perspectives d'avenir du juge que nous devons nous placer ; nous devons nous placer au point de vue de l'administration de la justice, du maintien de l'intégrité des juges, choses qui sont d'un intérêt beaucoup plus grand pour la population canadienne.

Je n'en dirai pas davantage sur ce sujet et j'aborde le suivant, relatif au mode de destitution du président de la commission. On veut édicter que celui-ci ne pourra être destitué que par le moyen d'une adresse votée par le Sénat et la Chambre des Communes. C'est le renversement absolu de la ligne de conduite préconisée par le Gouvernement lorsque l'acte des chemins de fer fut voté par la Chambre. Lors de la présentation du projet de loi établissant la commission des chemins de fer, commission composée d'un président et de deux autres membres, les ministres déclarèrent : " Nous ne nous proposons pas d'assimiler ces fonctionnaires à des juges, mais plutôt à des lieutenants-gouverneurs. L'honorable M. Blair, lorsqu'il déposa le bill, s'exprima en ces termes :

> L'opinion des ministres, lors de la discussion du bill au conseil, fut qu'il serait désirable de placer les membres de la Commission à peu près sur le même pied que les lieutenants-gouverneurs aux termes de la loi organique du Canada. C'est une procédure très embarrassante que l'adresse en vue de mettre en mouvement le Sénat et la chambre des Communes. Il pourrait se présenter des cas où il serait très important et désirable d'agir avec promptitude, sans attendre la rentrée des Chambres.

Et pourtant la proposition que l'on fait maintenant est de renoncer absolument à la ligne de conduite que l'on avait déclaré vouloir adopter alors comme étant dans l'intérêt

public. Je citerai ce que M. Blair a dit à ce sujet :

Comme celui de l'an dernier, le présent bill contiendra, lorsqu'il sera imprimé, une disposition portant que les commissaires ne pourront être destitués que lorsque les deux Chambres du Parlement auront à cette fin voté une adresse au Gouverneur général. Nous avons résolu, après mûre délibération, de modifier cette disposition qui figure dans le bill par suite d'une erreur qui sera corrigée en séance du comité. Nous voulons que l'exécutif, lorsqu'il aura pour cela des raisons suffisantes, puisse destituer les commissaires, comme il a le pouvoir de destituer les lieutenants-gouverneurs des provinces.

Maintenant, je suis d'avis que le Gouvernement est tenu de donner une raison pour justifier ce changement de politique. Les ministres ont déclaré qu'ils voulaient que les membres de cette commission des chemins de fer fussent dans la même situation que les lieutenants-gouverneurs, et ils firent donner à l'exécutif le pouvoir de les destituer pour valable motif. Les voilà maintenant qui présentent un bill prescrivant que le président de la commission, s'il se trouve être juge, ne pourra être destitué qu'à la suite d'une adresse votée par les deux chambres du Parlement. Il s'est produit un incident très intéressant au comité des chemins de fer ce matin. Nous étions à discuter les moyens de libérer le public de certaines conditions imposées relativement aux chemins de fer, et certains représentants des compagnies soutenaient avec véhémence que cette commission des chemins de fer n'était pas simplement judiciaire mais législative.

M. FITZPATRICK : A quel égard est-elle législative ?

M. W. F. MACLEAN : Prenez au hasard à peu près n'importe lequel des articles, et vous y trouverez la preuve de la vérité de mon affirmation. Prenez l'article 25 :

La commission pourra—

Etablir des règlements limitant la vitesse avec laquelle les trains et locomotives des chemins de fer pourront passer dans toute ville ou dans tout village, ou dans toute catégorie de villes ou de villages désignée dans un règlement,—et, si la Commission le juge à propos, cette vitesse dans certaines parties désignées de toute cité, ville ou village, et permettant une autre vitesse dans d'autres parties,—

(f) Etablir des règlements exigeant que les chemins de fer emploient un matériel roulant et des appareils, garde-bestiaux, inventions, signaux, méthodes, procédés, structures et constructions qui soient de nature à fournir les moyens de protéger convenablement la propriété, les employés de la compagnie et le public.

Du commencement à la fin de l'acte cette commission des chemins de fer est investie virtuellement de pouvoirs législatifs. C'a été le fond de l'argumentation du ministre des Chemins de fer devant le comité ce matin. J'en passe à cette autre idée que je recommande au très honorable premier ministre, lequel à l'entendre, a toujours été un apôtre du Gouvernement responsable : tout corps investi de pouvoirs législatifs devrait être responsable. Puisque cette commission des chemins de fer est investie de pouvoirs législatifs et de fonctions législatives, elle devrait relever du Parlement, et c'est dans cet esprit que la loi fut adoptée dans les termes que l'on sait il y a deux ans. L'argumentation de M. Blair, c'était que cette commission ne pourrait être contrôlée et forcée de remplir ses fonctions qu'en la déclarant comptable envers le Gouvernement. C'est pour cette raison qu'il fut prescrit que les membres de la commission seraient destituables par décret de l'exécutif ; de cette manière leur conduite pourrait être discutée au Parlement et les griefs corrigés au besoin. Si la conduite des membres de cette commission peut être discutée en cette Chambre, alors il incombera au Gouvernement soit de les destituer, si la Chambre les a censurés, soit de modifier la loi.

L'intérêt public, à mon avis, demande que cette commission soit maintenue telle qu'elle est, et que le président, aussi bien que les autres membres puissent être destitués par décret de l'exécutif. Je ne crains pas de dire que le Gouvernement, par cet amendement à l'acte des chemins de fer qu'il nous demande d'adopter, fait une volte-face complète. Maintenant que les élections sont faites, il revient sur ses pas dans l'intérêt des compagnies de chemins de fer. J'ai mentionné le nom du juge Killam au cours du débat, non pas dans le but de critiquer ce particulier, qui est un magistrat respecté à juste titre ; mais parce que j'ai exprimé l'opinion que le Gouvernement n'était pas justifiable de mettre le président de la commission, qu'il soit le juge Killam ou tout autre, dans une situation différente de celle établie par la loi actuelle. Le très honorable premier ministre a déclaré que je jetais du discrédit sur un membre distingué de la magistrature. Il n'en est rien ; mais le très honorable premier ministre et ses collègues jettent du discrédit sur la ligne de conduite qu'ils avaient adoptée il y a deux ans et qu'ils devaient continuer de suivre, à en croire leurs déclarations publiques.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami comprendra, sans doute, que je n'entends pas lui manquer d'égards lorsque je dis que je ne saurais mieux faire que de le renvoyer au débat antérieur pour trouver la réponse à ses observations. Presque tout ce que mon honorable ami vient de dire fut alors mis de l'avant avec autant de force et de conviction, et je m'efforçai dans le temps de le réfuter de mon mieux. Mon honorable ami sait que je partage entièrement les opinions qu'il a émises au sujet de la promotion des juges ; mais ces opinions qui nous sont communes ne semblent pas avoir dépassé la période apostolique. Nous sommes tous les deux apôtres d'une idée nouvelle, et les idées nouvelles ne se répandent pas aussi rapidement que nous le voudrions. Dans

notre pays, le principe de la non-promotion des juges n'a jamais été accepté ou mis en pratique, et il n'a guère, non plus, été mis en pratique en Angleterre. Dans le cas actuel, toutefois, il ne s'agit pas de promotion, mais de la mutation des juges d'une sphère à une autre. Nous transférons un juge d'un siège à la cour suprême à la présidence de la commission des chemins de fer.

Ceci m'amène à traiter l'autre question soulevée par l'honorable député préopinant : celle du mode de possession de la charge. Si je ne me trompe, voici quelle est son argumentation : Au moment de la présentation de l'acte des chemins de fer, on se proposait de placer les membres de cette commission virtuellement sous la dépendance du Gouvernement ; on voulait que leur conduite pût être discutée au Parlement avec plus de liberté qu'on ne pourrait le faire s'ils étaient juges. Je ferai observer qu'il n'y a rien dans cet amendement qui contredise ce principe contenu dans l'acte des chemins de fer. Les membres de la commission continuent d'être destituables par décret de l'exécutif. Nous maintenons ce principe. Mais en ce qui regarde une classe particulière de personnes, les juges, nous édictons que si l'un d'eux est transféré de son tribunal, et nommé président de la commission des chemins de fer, son maintien en fraction restera soumis aux mêmes règles que s'il continuait d'être juge. Il ne s'agit pas de savoir si le président de la commission des chemins de fer sera ou ne sera pas destituable par un vote du Parlement, mais il s'agit de savoir si nous allons prendre sur nous-mêmes d'étendre le cercle dans lequel il nous sera loisible de nous choisir ce président. Il s'agit de savoir si nous allons légiférer de manière à pouvoir aller trouver nos juges et leur dire : " Nous sommes en mesure de réquisitionner vos services pour cette fonction sans rien déranger du mode de possession de votre charge actuelle." C'est tout ce que nous demandons. Nous ne demandons pas que le président de la commission jouisse de ce privilège s'il n'est pas juge ; et nous ne demandons pas que les deux autres commissaires en jouissent. La manière d'être de la fonction reste la même. Tout ce que nous demandons c'est que si par hasard nous nommons un juge président de la commission, rien ne sera changé au mode de possession de sa charge. J'espère que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) comprend cela. Tels sont les faits. S'il se fait une fausse idée du bill, c'est probablement qu'il s'est contenté de l'étudier dans les journaux, au lieu de disséquer le bill même.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable ministre me permettra-t-il de lui répondre par un seul mot ?

M. FITZPATRICK : Sans doute.

M. W. F. MACLEAN : Le ministre déclare que ce cas est exceptionnel, particulier. J'ose prédire que tous les présidents de la commission seront dorénavant choisis parmi les juges ; de sorte qu'à partir d'aujourd'hui,—et c'est là la fin que l'on se propose dans ce projet de loi,—il y aura toujours lieu d'appliquer ce principe au président de la commission.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami reconnaîtra, sans doute, que mon devoir se borne à discuter le bill et non pas ses prédictions. Celles-ci varient tellement qu'il serait embarrassant d'en suivre la trace. Je l'engage à suivre mon exemple : à discuter le bill et à s'abstenir des prédictions. Je le somme de dire si mon exposé des dispositions de ce projet de loi n'est pas exact. Est-ce que la manière d'être de cette fonction ne reste pas ce qu'elle est actuellement pour tous les membres de la commission ?

M. W. F. MACLEAN : C'est là une pétition de principe.

M. FITZPATRICK : Je le demande, sinon à mon honorable ami, du moins à la Chambre pour son bénéfice : la fonction ne reste-t-elle pas soumise aux mêmes règles et conditions générales qu'auparavant ?

M. W. F. MACLEAN : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question ?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Découle-t-il de cette exception que le principe général sera mis au rancart, à l'avenir?

M. FITZPATRICK : L'honorable député n'a pas répondu à ma question ; mais je vais répondre a celle qu'il m'a posée. Le principe général subsiste toujours dans toute son intégralité, comme par le passé. Si, à l'avenir, au lieu de demander à un juge d'accepter la présidence de la commission, nous choisissons ce président parmi les membres du barreau, ou en dehors de cette profession, il sera révocable, au gré de l'exécutif. Il est inutile de se livrer à des conjectures fantaisistes à cet égard. Force nous est bien d'accepter la pleine responsabilité de la mesure législative dont nous avons saisi la Chambre. Mais nous tenons à ce que ces dispositions législatives soient parfaitement comprises, et nous voulons que la Chambre se prononce sur cette mesure même, en parfaite connaissance de cause, sans qu'il existe la moindre ambiguité dans l'interprétation du projet de loi.

M. SPROULE : C'est une loi d'exception à outrance.

M. FITZPATRICK : Il est possible que ce soit l'idée que l'honorable député se forme de cette mesure ; mais je ne saurais me ranger à pareil avis. Qu'on me permette de poursuivre ma démonstration.

M. HAGGART : Le ministre voudrait-il bien répondre à la question que je vais lui poser ? Supposons qu'il soit nommé deux commissaires qui tiendraient leur charge au même titre d'inamovibilité que ce commis-

saire en chef ; qu'adviendrait-il du principe général qui régit les nominations ?

M. FITZPATRICK : L'application du principe en question est restreint au président de la commission. Cette réponse est concluante. Quelle sera donc la situation, si le bill à l'étude est adopté ? Voici ce qui en sera : les commissaires des chemins de fer, en ce qui concerne la durée de leurs fonctions, seront à l'avenir, comme ils le sont aujourd'hui, amovibles, au gré de l'exécutif. Voilà le principe qui sera appliqué de façon générale. Mais, si l'on nomme un juge au poste de président du conseil des commissaires, alors, il ne pourra être révoqué que sur l'initiative du Parlement. Voilà ce que la loi décrète. S'il arrive que l'homme le plus apte à remplir cette charge soit un juge, nous voulons être en mesure de nous adresser à lui et de lui offrir cet office, avec l'assurance que, s'il l'accepte, il sera à l'abri de tout préjudice, en ce qui concerne la durée de ses fonctions.

M. HAGGART : Ce principe ne s'applique donc qu'au président de la commission ? Je croyais pourtant qu'il s'appliquait à tous les commissaires.

M. FITZPATRICK : L'application en est limitée exclusivement au chef de la commission. D'ailleurs, cette exception est parfaitement motivée. Le président, en ce qui concerne les questions de droit, est l'arbitre suprême. Sa décision, sur toute question de droit, lie la commission. Il convient donc de confier cette charge, si honorable et si importante, à un homme qui, non seulement possède les connaissances voulues en matière de droit, mais qui, en outre, ait acquis une grande expérience dans l'exercice de la magistrature. A notre avis, la chose serait de haute importance, dans certaines circonstances. Le président remplit, virtuellement, le rôle de juge. Des jugements qu'il prononce, sur les points de droit, il ne saurait être interjeté appel que dans des circonstances prévues. Or, affirmons-nous, si l'on tient à obtenir les services d'un homme doué de pareilles aptitudes et de pareille expérience, il importe d'apporter à la loi la modification voulue à cet égard. Je ne sache point qu'il soit possible d'élucider davantage la question. Je crains fort d'avoir abusé de la patience de la Chambre en me livrant à des redites. Mais il importe que l'on comprenne parfaitement le sens et la portée de la mesure en discussion. Je ne veux pas que l'honorable député d'York-sud (M. W. F. Maclean)—cela soit dit en toute déférence—se permette d'en dénaturer le sens, et je tiens à ce que les députés, en général, se prononcent en parfaite connaissance de cause sur la mesure en délibération.

M. LENNOX : Ce n'est pas sans un certain sentiment d'appréhension que je prends la parole ; car, il est hors de doute que la question est hérissée de difficultés. Sous quelque aspect qu'on l'envisage, elle donne prise au doute. Après l'avoir étudiée, lorsque la Chambre en a été saisie et au cours du débat qui s'est déroulé ici aujourd'hui même ; après avoir prêté une religieuse attention aux observations présentées par le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick), force m'est bien de l'avouer, cette nouvelle orientation me semble fort dangereuse. Le bill en discussion, il est vrai, ne s'applique qu'au commissaire en chef ; mais il ne faut pas l'oublier, le président de la commission, comme le ministre vient de le déclarer, remplit le rôle de suprême arbitre. Ces pouvoirs de nature exceptionnelle attribués au commissaire en chef ont soulevé force discussions au sein du pays. Au demeurant, il y a, sans doute, urgence de revêtir de ces pouvoirs celui qui est élevé à cette charge. En réalité, on retrouve dans cette commission un double tribunal : d'abord, un tribunal, composé de trois commissaires, lorsqu'il s'agit de l'instruction des questions de fait, et en outre, un tribunal auquel préside un seul juge, quand il se présente des questions de droit à décider. La décision des questions de droit doit être attribuée à un juriste, versé dans la science du droit et apte à se prononcer en pareille matière. Il n'en est pas moins vrai, toutefois, que c'est là attribuer à ce commissaire en chef des pouvoirs de nature exceptionnelle, pouvoirs de beaucoup supérieurs à ceux que nous accordons aux autres commissaires; or, dans la mesure même où nous lui attribuons ces pouvoirs d'ordre supérieur, importe-t-il de veiller attentivement, sans trop nous préoccuper de blesser ses susceptibilités, à apporter un tempérament aux pouvoirs de ce commissaire, et cela dans l'intérêt même du pays, en prévision de l'éventualité, possible bien que non probable, où il abuserait de ces pouvoirs, en ne s'inspirant pas de mobiles désintéressés. De puissantes considérations militent en faveur de cette proposition législative. On peut l'assimiler à celle que nous appliquons, si je ne me trompe, à l'auditeur général. Est-ce bien exact?

M. FITZPATRICK : Oui.

M. LENNOX : Relativement aux pouvoirs accordés à l'auditeur général, nous avons, mainte et mainte fois, signalé ici les grands avantages résultant du système adopté à cet égard. Pour ma part, c'est mon intime conviction que ce système est avantageux. Quant au commissaire en chef, voici l'inconvénient qui semble découler de ce système : c'est la dépouille du Parlement de toute juridiction sur le commissaire, et qu'il ouvre la porte à ce qui constitue à mes yeux, un véritable péril, le danger naissant des influences politiques. L'auditeur général ne saurait se rallier l'appui de puissantes influences qui lui permettraient, virtuellement, de braver l'autorité du Parlement. Il serait presque impossible d'ameuter contre lui d'assez fortes influences, pour lui faire l'injustice de le révoquer, disons plutôt,

pour faire pareille injustice au peuple lui-même, puisque c'est dans l'intérêt du peuple que l'auditeur général occupe ce poste. Au contraire, s'agit-il du commissaire en chef qui est chargé, dans une large mesure, de la haute surveillance des grandes compagnies de chemins de fer au pays et de nos puissantes sociétés financières, il pourrait s'ourdir, sous la poussée de certaines influences, de colossales intrigues de couloir dont jamais encore, probablement, la Chambre n'a été témoin. Surgit-il ici quelque question, nous nous trouvons, du coup, en présence de puissantes associations coalisées ; mais d'ordinaire, il n'y a guère qu'une seule puissante compagnie de chemin de fer qui mette en jeu son influence ; et fort heureusement, pour l'équilibre des forces, il se dresse devant celle-là une puissante compagnie rivale qui neutralise, dans une certaine mesure, l'influence de la première. Mais lorsqu'il s'agit des pouvoirs accordés à ce commissaire en chef, il est tout à fait dans l'ordre des choses possibles que le danger signalé se présente, danger découlant de l'influence toujours grandissante de nos grandes compagnies de chemins de fer. Il est possible, dis-je, que, d'un côté, se dressent l'influence de toutes ces puissantes compagnies coalisées, et d'autre part, le peuple demandant la révocation de ce fonctionnaire ; or, je l'affirme carrément, sans vouloir déroger le moins du monde du respect dû au parlement et aux députés actuels ou futurs, il ne va pas de l'intérêt du pays, ou du moins il est fort douteux qu'il soit dans l'intérêt du public de créer pareille situation au commissaire en chef, relativement à notre droit de révocation.

C'est là une question fort grave et, en réalité, un des plus importants problèmes qui se soient jamais imposés aux préocupations de la Chambre. On veut mettre aujourd'hui au rancart le principe fondamental qui a été consacré par la loi adoptée au début. C'est une nouvelle orientation relativement à la nomination et aux pouvoirs d'un tiers de la commission du moins ; oui, plus d'un tiers, en réalité, puisque le commissaire en chef, à titre d'interprète de la loi, est celui qui exerce la plus haute autorité. Il y trois fois plus de pouvoirs que les deux autres commissaires, collectivement. Donc, sans vouloir rien outrer dans un débat où il importe, j'en conviens, d'envisager les choses avec calme, je prétends que le problème qui s'offre à notre étude aujourd'hui est de la plus haute gravité, et qu'il convient de ne pas se départir des règles d'une sage prudence. Il est possible que dans un avenir rapproché, le Parlement se trouve en cette singulière posture: qu'il soit, pour ainsi dire, dans l'impuissance de révoquer, dans le sens prévu ici, ce commissaire en chef.

Je passe à la considération d'un autre aspect de la question qui, sans avoir échappé à l'attention de mes collègues, n'a pas encore été développé, que je sache, au cours du débat. Voici la situation qui pourrait se présenter. Disons qu'il se rencontre un homme encore étranger à la magistrature, qu'un cabinet quelconque viserait à appeler au poste de commissaire en chef ; or, en pareille éventualité, rien n'empêcherait le cabinet d'appeler le personnage en question à la magistrature, puis de le transférer de ce poste à celui de commissaire en chef, et cela afin de lui conférer la qualité exigée par cette disposition législative. Le ministre de la Justice prétend, avec sincérité sans doute, que cette disposition ne s'applique qu'au transfert d'un titulaire du poste de juge à celui de commissaire en chef ; or, rien n'empêche le cabinet de créer un juge, puis, à l'expiration d'une certaine période de temps, à l'expiration d'une année, par exemple, de le transféser au poste de commissaire en chef, et alors la loi serait applicable. On le voit donc, cette disposition législative ouvre la porte à la pression de puissantes influences politiques. Loin de moi la pensée d'insinuer que le Gouvernement vise pareil objectif. Je tiens seulement à envisager la question au point de vue même où s'est placé le ministre de la Justice, et à prévoir toutes les éventualités. Le comité en conviendra, la possibilité de pareil danger n'est nullement chimérique.

M. FITZPATRICK : Dans l'hypothèse établie par l'honorable député, le Gouvernement, dans le but de rendre cette disposition de la loi applicable au commissaire en chef, pourrait créer un juge, afin de lui confier, plus tard, la charge de commissaire. Sans m'attarder à signaler ici l'inconvenance manifeste de semblable procédé, je tiens à dire qu'il n'atteindrait pas le but visé. Le commissaire est nommé pour une période de dix ans ; or, un juge, à l'expiration de pareille période, n'a acquis aucun droit, aucun titre à une compensation quelconque. Un mot, maintenant au sujet de la première question posée par l'honorable député, nous signalant le danger qui pourrait résulter de la nomination d'un titulaire presque irresponsable. Sans doute, je n'admets pas qu'il soit exact d'affirmer qu'un titulaire, responsable envers le Parlement, soit irresponsable ; mais il s'agit de l'éventualité où ce titulaire serait irresponsable, en raison d'inconvénients résultant de l'adoption d'un procédé comme celui qu'on nous a signalé relativement à un juge. Que l'honorable député ne l'oublie point : dans l'hypothèse où toutes ces puissantes influences, les compagnies de chemin de fer, exerceraient une pression sur le commissaire, il y serait tout aussi exposé, dans sa situation actuelle, que s'il exerçait sa charge d'une façon subordonnée à la juridiction de l'exécutif, comme aujourd'hui.

M. LENNOX : Je tiens à bien élucider ma pensée : dans mon hypothèse, il s'agit de l'éventualité où, à titre de représentants de la nation, nous serions d'avis que le commissaire en chef rend des décisions contraires à l'intérêt public et favorables à

celui des compagnies de chemin de fer. En pareilles circonstances, si nous cherchions à le révoquer, toutes les influences de ces compagnies seraient mises en jeu ; les intrigues de couloirs exerceraient une pression sur la Chambre, et nous serions dans l'impuissance de révoquer ce commissaire.

M. FITZPATRICK : Si je saisis bien la pensée de l'honorable député, voici ce qu'il affirme. Advenant que d'illégitimes influences voulussent exercer leur pression sur le commissaire, comme il exerce actuellement sa charge, d'une façon subordonnée à l'autorité de l'exécutif, celui-ci aurait maîtrise sur lui, dans cette mesure-ci au moins qu'il l'obligerait à faire son devoir. Est-ce bien là ce qu'affirme l'honorable député ?

M. LENNOX : Pardon ; telle n'est pas ma pensée. Il ne s'agit pas nécessairement ici de la pression exercée par des influences illégitimes, mais voici ce que je veux dire : il s'agit de l'éventualité où il semblerait que le commissaire pose quelque acte ou rend une décision contraire à l'intérêt public, et cela tout en étant animé des meilleures intentions, et qu'à notre avis, l'intérêt public demanderait qu'il fût révoqué.

M. FITZPATRICK : En réalité nos deux thèses concordent parfaitement. L'honorable député affirme que les intérêts du pays sont mieux sauvegardés, si le commissaire exerce sa charge d'une façon subordonnée à l'autorité de l'exécutif. Voilà bien ce que l'honorable député affirme, n'est-ce pas ? Il ne faut pas l'oublier, le frein le plus puissant que nous puissions appliquer ici, relativement aux jugements rendus par le conseil des commissaires, c'est que l'exécutif peut toujours, lorsqu'il est interjeté appel de telle décision, la déclarer nulle et de nul effet. Voilà la plus puissante sauvegarde qui puisse exister. Il n'est nullement besoin de révoquer les commissaires. Si les commissaires rendent un jugement erroné, il suffit que la partie lésée dans ses droits ouvre le statut, relise l'article 44 de la loi des chemins de fer, et elle y apprendra que l'exécutif a le pouvoir de modifier ou de rescinder pareille décision, sur appel. Est-il possible d'établir un frein plus puissant ?

M. MONK : A mon avis, ce projet de loi donne prise à une foule d'objections et ouvre la porte à un grand danger. Il me semble que nous consacrons législativement, en principe, l'avancement des juges, ce qui ouvre la porte au danger signalé par le député d'York-sud (M. Maclean). Il suffit de relire un simple paragraphe de l'article à l'étude pour se convaincre d'une chose ; c'est que ce bill érige en principe l'avancement des juges, principe qui n'a jamais obtenu droit de cité en Angleterre.

M. FITZPATRICK : Ce principe y est admis.

M. MONK : On l'a appliqué peu souvent en Angleterre ; tandis qu'ici on ne l'applique point.

M. FITZPATRICK : Il n'est pas exact de dire qu'on l'a appliqué peu souvent en Angleterre.

M. MONK : Je l'affirme. Je ne voudrais pas souscrire à la proposition formulée par le député d'York (M. Maclean) dans toute son intégrité ; j'hésiterais à ériger en principe qu'on puisse donner de l'avancement à un juge, dans le tribunal auquel il siège, et le nommer à la présidence de ce tribunal. Le ministre de la Justice le sait, cette question a soulevé force débats. On ne réussirait pas à trouver un seul statut où ce principe soit aussi clairement affirmé que dans la proposition de loi à l'étude. En outre, le ministre a donné à entendre que probablement nous suivrions cette pratique. L'honorable député (M. W. F. Maclean) n'a rien affirmé à la légère. Au cours de ses observations, il avait signalé l'inconvénient qui découlerait à l'avenir de ce projet de loi, s'il est adopté ; or, le ministre de la Justice lui-même n'a pas hésité à déclarer qu'il importe de nommer à la présidence de ce tribunal un titulaire, non seulement très versé dans la science du droit, mais qui, en outre, ait exercé les fonctions de la magistrature et acquis l'habitude d'interpréter les lois. L'enseignement qui se dégage tout naturellement mais fort clairement de ces paroles du ministre, c'est que, non seulement nous allons ériger ici en principe l'avancement de ceux qui seront appelés à exercer cette charge, mais qu'en outre, à l'avenir, nous choisirons, en toute probabilité, non seulement des hommes les plus versés dans la science du droit, mais ceux qui ont exercé la magistrature. J'en conviens, le danger naissant de l'éventualité dont l'honorable député (M. Lennox) nous a signalé la possibilité est sans doute fort éloigné. Comme l'a fait observer le ministre de la Justice, dont je partage l'avis, jamais sans doute il n'arrivera—bien qu'il se passe actuellement des choses fort insolites—qu'on transforme un avocat en juge pour le nommer, à bref délai, à la présidence de ce conseil des commissaires. Mais cette mesure législative présente un danger d'une autre nature : advenant que la Chambre consacre ce principe et que la pratique suggérée par le ministre de la Justice s'établisse, il est fort possible que cette charge devienne une retraite ménagée aux juges ayant acquis quelque expérience dans l'exercice de la magistrature ; et, à ce point de vue, le principe qu'on nous demande de consacrer ici ouvre la porte à un véritable danger.

J'appelle, en outre, l'attention du ministre sur une situation anormale créée par ce bill : c'est qu'il n'y a pas uniformité dans le titre et la durée de la charge.

En créant une situation toute spéciale à un juge, en le rendant indépendant de l'exécutif, nous établissons pour cette charge un titre d'inamovibilité tout à fait excep-

tionnel. Bien loin de désapprouver ce principe, j'y souscris plutôt volontiers, convaincu que je suis de son excellence. A mon avis, tous ces commissaires devraient être inamovibles au même titre. A cet égard, je diffère d'avis avec mon honorable collègue (M. W. F. Maclean). Je préconise l'ancien principe consacré dès 1701, par la loi touchant la succession au trône. Les juges occupant des postes élevés, présidant aux cours de juridiction supérieure, ne devraient être déclarés amovibles que sur la proposition collective des deux Chambres.

Mon honorable collègue (M. W. F. Maclean) affirme que leur créer pareille situation, c'est les mettre au-dessus de toute critique et les soustraire à tout frein. Les juges sont soumis à la critique et la Chambre peut en toute liberté discuter leurs actes. Les représentants du peuple peuvent passer au crible de la discussion parlementaire les décisions des juges ; mais leur révocation est soumise à cette importante condition : savoir : que l'exécutif ne saurait prendre initiative à cet égard que sur la proposition des deux Chambres, par voie d'adresse. Est-ce donc là trop protéger des hommes qui siègent à un tribunal de la plus haute importance, à mes yeux ?

Non, je ne le pense pas ainsi. En réalité, bien que je n'aie pas étudié à fond ce point, j'inclinerais à croire que, d'après l'esprit sinon d'après la lettre de la loi organique de 1867, ils ont droit à pareille protection ; car, si je ne me trompe, le texte de l'article de la constitution porte que l'autorité fédérale crée les tribunaux de juridiction supérieure et que les juges qui y président sont de cette même autorité qui ne peut les révoquer que par voie d'une adresse collective des deux Chambres. J'irais même jusqu'à affirmer que si l'autorité fédérale crée les tribunaux de juridiction supérieure, les juges ont droit à cette protection. Le ministre de la Justice saisit bien, sans doute, la portée de l'objection que j'ai formulée contre la proposition législative à l'étude : c'est qu'elle tend à détruire l'uniformité du titre qui confère cette charge au titulaire. Au juge qui aurait rempli les fonctions de commissaire en chef pendant plusieurs années, on pourrait donner comme successeur un titulaire qui n'aurait jamais exercé la magistrature et qui par conséquent serait révocable au gré de l'exécutif. Cette disposition donne prise à la critique.

Il faudrait fixer d'une façon irrévocable le titre et la durée de cette charge, et j'accepterais volontiers le modes des nominations et le titre de possession qui conviendraient le mieux à celui qui détient pareille charge. Il est un autre aspect de la question qui s'impose à l'attention du comité, et le voici : non seulement existe-t-il manque d'uniformité dans le titre par lequel le commissaire en chef occupe sa charge, mais la situation qui lui est créée est tout à fait dissemblable de celle des deux autres juges. J'ai dit juges, car c'est bien là l'appellation qui convient de leur appliquer. Celui qui est appelé à exercer les fonctions judiciaires jouit d'une situation d'indépendance que, toujours depuis le commencement du dix-huitième siècle, on a jugée de la plus haute importance. Le commissaire en chef est indépendant de l'exécutif ; mais quant à ses deux collègues qui siègent à côté de lui, et dont la juridiction est similaire à la sienne, sauf à l'égard du seul point signalé par le ministre de la Justice, on leur crée une situation tout à fait différente, bien qu'ils dussent, à mon avis, jouir de la même indépendance que le président du tribunal. Ils sont les subordonnés de l'exécutif qui peut les révoquer, à son gré: ou du moins ne jouissent-ils pas de cette pleine mesure d'indépendance que le projet de loi à l'étude attribue au commisaire en chef. Voilà qui est fort critiquable. A mon avis, les trois commissaires, bien que leurs attributions puissent différer sur le point signalé par le ministre de la Justice, devraient être mis sur un même pied d'indépendance. Je ne sais si j'ai abordé l'étude de cette question, au cours du débat qui s'est déroulé ici l'année dernière, lorsque le bill nous a été soumis ; mais le ministre de la Justice se le rappelle, cete mesure a provoqué d'interminables discusion ; et pour mon propre compte, je suis d'avis que ces commissaires devraient, tous être mis sur un même pied d'indépendance.

En effet, ils ont mission de juger des causes de la plus haute importance. Ils ont juridiction pour connaître de causes où il y a des millions de dollars en jeu ; et en règle générale, dans l'ordre des choses matérielles, ils sont appelés à se prononcer sur des questions qui l'importent au point de vue de l'importance des intérêts d'ordre financier, sur les causes soumises aux autres tribunaux du pays. En pareilles circonstances, à mon avis, ces commissaires sont exposés, à l'instar de tous les juges, à subir la pression de dangereuses influences ; et si l'on veut réellement les rendre indépendants, on ne saurait mieux atteindre ce but qu'en leur appliquant cet important principe qui a été adopté en Angleterre, à l'époque où il reçut sa consécration dans la loi dite de succession au trône.

M. HAGGART : Monsieur le président, je suis bien aise de constater que les députés des deux côtés de la Chambre semblent se rallier au principe que j'ai préconisé ici même, à l'époque où la Chambre a été saisie des résolutions primitives. Il est possible que quelquefois en Angleterre, et peut-être au Canada même, on s'écarte de l'application de ce principe; mais c'est le principe qui repose à la base de la nomination de tous les juges, dans toute l'étendue de l'empire et en particulier au Canada, que celui qui est nommé juge doit s'attendre à demeurer dans cette situation pendant toute la durée de sa charge, et cela sans espoir d'avancement. Se départir de ce principe, c'est mettre le

juge en lieu de se transformer en partisan du gouvernement au pouvoir ; car l'appui qu'il prêterait à un parti politique pourrait lui assurer de l'avancement d'un tribunal à un autre. Je suis bien aise de constater que ce principe que je préconise reçoit l'adhésion du ministre de la Justice et des députés en général. Quant à l'autre point en discussion, je dois faire observer que, dans sa teneur primitive, cette proposition de loi, tout à fait insolite, visait à attribuer à ces commissaires des pouvoirs supérieurs à ceux dont jouissent les juges, dans toute autre partie du monde. Lorsque l'ex-ministre des Chemins de fer saisit la Chambre de ce projet de loi, il visait à ériger cette commission en tribunal, et si je ne me trompe, les commissaires ne devaient être révoqués que par voie d'une adresse collective votée par les deux Chambres.

J'élevai la voix contre cette proposition, et le chef du cabinet s'accorde avec moi pour dire que ces commissaires devaient être inamovibles sauf forfaiture, c'est-à-dire révocables, au gré de l'exécutif. Le ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) affirme aujourd'hui que les nominations se font, sous la responsabilité ministérielle. A l'époque où cette loi fut adoptée, nous tenions à soumettre tous les actes des commissaires à la juridiction du Parlement et rendre ces derniers responsables envers la Chambre, par voie de responsabilité ministérielle. En faisant décréter ici que ce commissaire en chef ne pourra être révoqué que par voie d'adresses présentées par les chambres du Parlement, le chef du cabinet se trouve, dans cette mesure-là même, dégagé de toute responsabilité en l'espèce. Le ministre de la Justice oppose sa dénégation à ce que j'affirme ; il s'écrie : la loi à l'étude nous réserve ce pouvoir ; nous sommes autorisés à reviser, à modifier, à rescinder tout jugement rendu par la commission. Si j'interprète bien le texte du projet, l'exécutif a le pouvoir de réformer tout arrêt rendu par la commission. Au dire du ministre de la Justice, la responsabilité ministérielle subsisterait toujours. Comment cette responsabilité subsiste-t-elle ? Supposons que l'exécutif s'avise de modifier une des décisions rendues par le commissaire en chef. Quel moyen possède l'exécutif de punir ce dernier ? Le cabinet n'a pas le droit de le révoquer, et il continuera à rendre les mêmes jugements, indéfiniment. Voici ce que la situation créée présente d'anormal : deux commissaires sont directement responsables de leurs décisions envers le Parlement et devant le pays ; tandis que le commissaire en chef, qui occupe sa charge à un titre différent, se trouve dans la posture d'un juge parfaitement indépendant de la Chambre qui n'a le droit ni de corriger, ni de modifier d'aucune façon les jugements qu'il rend, sauf l'éventualité où il y aurait forfaiture, et alors le Parlement pourrait demander la révocation de ce commissaire, par voie d'adresse collective votée par les deux Chambres. Voilà précisément la situation créée au commissaire en chef, situation qui est assimulée à celle d'un juge. Je ne saurais me ranger à l'avis de mon collègue, le député de Jacques-Cartier (M. Monk) quand il prétend qu'il faut attribuer à ces commissaires des pouvoirs de juges.

Pour des motifs d'une gravité exceptionnelle, les juges, au Canada, ont été revêtus de pouvoirs fort amples ; car, tant pour l'interprétation des lois que pour la décision des différends intervenant entre l'Etat et les simples particuliers, ainsi que pour nombre d'autres raisons, il importe que nos juges soient absolument indépendants, soustraits à toute influence politique, et mis à l'abri de toute pression exercée par le cabinet ou la législature. Il s'agit ici d'un tribunal de tout autre nature. Primitivement, ce tribunal était absolument soumis à la jurisdiction du Parlement, par la voie de ses représentants, le comité des chemins de fer du conseil privé. Ce comité était directement comptable de tous ses actes au Parlement, et cela dans toute la mesure du possible. Le commissaire en chef, créé par la loi à l'étude, et qui détient sa charge au titre décrété par cette loi, se trouve-t-il en pareille situation ? Sa situation, à mon avis, est toute différente et rien n'autorise la modification que ce bill tend à apporter au titre auquel il détient sa charge. Il est possible que le Gouvernement ait éprouvé certains embarras à se procurer les services d'un commissaire en chef qui possédât sa confiance, bref un titulaire ayant exercé avec distinction les fonctions judiciaires et possédant les aptitudes voulues pour cette charge. S'il se rencontre un homme doué de pareilles aptitudes, qu'on lui confie ce poste ; qu'on lui assure une pension de retraite ; mais, de grâce, qu'on se garde bien de modifier le titre de possession de cette charge, et de priver le Gouvernement et le Parlement d'une partie de leurs pouvoirs, pour les attribuer à la commission, dans le sens prévu par la loi à l'étude. Car il s'agit bien, en effet, de dépouiller le Parlement d'une partie de ses attributions, pour en confier l'exercice à la commission, et cela par suite de la modification apportée à la situation du commissaire en chef.

M. FITZPATRICK : L'honorable député (M. Haggart) au cours de ses observations, demande l'exercice de la responsabilité ministérielle et de la juridiction du Parlement sur les actes de la commission des chemins de fer. Un simple coup d'œil jeté sur la question suffira à convaincre l'honorable député que toute l'économie de la loi des chemins de fer créant cette commission et le principe même sur lequel elle repose, constituent une nouvelle orientation dans le sens opposé à la responsabilité ministérielle.

L'ancien comité des chemins de fer du conseil privé était la réalisation même de l'idée préconisée par l'honorable député. Ce

comité a fonctionné durant nombre d'années ; mais en 1903, il a été décidé de prendre une nouvelle orientation en adoptant un principe qui trouva son expression dans la création d'une commission des chemins de fer, absolument indépendante du Parlement, sauf dans la mesure où celui-ci peut exercer sa juridiction sur les commissaires. L'exercice de cette juridiction s'effectue d'une double manière, par l'intermédiaire de l'exécutif ; mais qu'on le remarque bien, cette juridiction n'est pas exercée directement par le Parlement, mais bien par l'exécutif, et cela à deux égards : d'abord, relativement à la nomination des commissaires, puis, relativement au titre de possession et à la durée de cette charge ; en second lieu, cette juridiction s'exerce, dans le cas où ils auraient commis des fautes graves et encouru la déchéance ; car ils ne sont inamovibles que sauf forfaiture. En outre, le Parlement a voulu que cette autorité parlementaire dont parle l'honorable député fût exercée par l'exécutif de la façon la plus absolue, sous l'empire de l'article 44 de la loi des chemins de fer qui statue que l'exécutif, non seulement se constituerait en tribunal d'appel, mais qu'il aurait droit d'intervenir, de sa propre initiative, et de modifier, changer ou rescinder toute décision ou ordonnance établie par la commission. Ainsi, le Parlement possède encore ce droit de haute direction qu'il possédait avant que le bill fût présenté, puisqu'il peut encore reviser, par l'intermédiaire de l'exécutif, les décisions rendues par la commission. On ne s'est nullement départi ici de ce principe. A quoi bon battre l'air et guerroyer contre des moulins à vent?

M. FOSTER : De quel moulin à vent s'agit-il donc?

M. FITZPATRICK : Rendons-nous bien compte de la situation. Il s'agit ici, Monsieur l'Orateur, d'une question concrète, et si j'ai bien saisi la pensée de l'honorable député (M. Haggart), il est d'accord avec nous sur l'application de ce principe à la nomination spéciale dont il s'agit ici, mais il prétend qu'il ne faut pas généraliser l'application de ce principe. Nous nous sommes départis du système qu'il préconise, en ce sens que nous avons appliqué le principe en question à une classe de personnes, tandis qu'il veut en restreindre l'application à un seul individu.

C'est là où je diffère d'opinion avec mon honorable ami de Lanark-sud.

M. HAGGART : Le ministre de la Justice prétend que lorsque nous avons voté la loi des chemins de fer, nous avons changé complètement le mode de juger ces causes. Je diffère d'opinion avec lui complètement, et s'il suit son propre raisonnement, il sera forcé de constater qu'il se trompe. C'était simplement pour enlever de l'ouvrage au conseil privé que nous avons délégué à la commission le droit de s'enquérir de ces causes. Le ministre de la Justice dit que le pouvoir suprême réside toujours dans le conseil privé, et que, conséquemment, la responsabilité du Parlement n'a pas cessé. Alors l'argument du ministre porte complètement à faux. Voici un tribunal qui a été créé pour faire l'ouvrage du conseil privé, et, on ne lui aurait donné aucun des pouvoirs que le conseil privé possédait, mais simplement une délégation de pouvoirs. Le conseil privé conserve ses pouvoirs tout le temps, et comme le ministre de la Justice l'a dit, il est responsable des jugements de la commission. L'intention du Parlement était que cette commission serait sous sa dépendance, mais si vous nommez comme membre de cette commission des personnes qui ne sont aucunement responsables de leur conduite au Gouvernement, alors vous enlevez au Parlement le pouvoir et l'autorité qu'il avait sur la commission.

M. W. F. MACLEAN : On a prétendu que les membres de cette commission étaient des juges. C'est possible ; je ne contesterai pas cela ; mais ils sont plus que des juges. Le Parlement leur a délégué le pouvoir de légiférer en matière de chemin de fer, et je prétends que puisque le Parlement a délégué ainsi ses pouvoirs, il doit avoir autorité sur la commission. Le Parlement a retenu son autorité sur tous les commissaires, excepté sur le président. L'honorable ministre de la Justice nous dit que c'est une exception et je veux montrer exactement à quoi elle nous entraîne. Cette législation est contraire au principe général du bill, surtout si elle doit être perpétuelle, et je n'ai aucun doute qu'elle le sera, et que nous aurons toujours un président de la commission qui sera nommé d'une manière différente de ses collègues. Outre cela, si nous leur déléguons des pouvoirs parlementaires, à ces commissaires, si nous leur donnons plus de pouvoirs que les commissaires en ont généralement, nous devrions conserver sur eux les pouvoirs que nous donnaient la première loi. Mais tout cela est changé parce que le président de la commission se trouve être un juge. Sans vouloir descendre à des questions de personne, je désirais savoir si le juge Killam a demandé lui-même ce changement ?

M. FITZPATRICK : Je ne sais pas s'il l'a ou ne l'a pas demandé. Je sais que nous lui avons offert la charge de président de la commission et qu'il l'a acceptée. Je crois de plus que nous avons fait une excellente nomination.

M. W. F. MACLEAN : Je ne veux pas dire le contraire, mais j'aurais voulu voir le juge Killam accepter la charge dans les conditions de la première loi et donner au pays le bénéfice de ses importants services. Je suis du même avis que l'honorable député de Jacques-Cartier (M. Monk), qu'il vaudrait mieux augmenter le traitement des juges dans ce cas-ci que de consacrer, ainsi que nous le faisons, le principe qu'un juge peut aspirer à une situation plus élevée.

M. MONK : Je ne veux pas continuer la discussion concernant ce côté particulier de la question sur laquelle il y aurait beaucoup à dire. Je n'admets pas que la commission a été créée dans le but d'enlever de l'ouvrage au Gouvernement. Cette question a été longuement discutée aux Etats-Unis et en Angleterre, et si l'on examine tout ce qui a été écrit sur ce sujet, on découvrira que la création d'une commission des chemins de fer a eu au contraire pour but d'enlever à l'exécutif la decision de certaines causes pour les soumettre à une espèce de tribunal judiciaire qu'on a appelé la commission des chemins de fer. Puisqu'il en est ainsi, nous devons en accepter les conséquences et rendre inamovibles, non seulement le président de la commission, mais tous ses membres, vu l'importance énorme des questions qui leur sont soumises et la nature de leurs fonctions. L'honorable ministre de la Justice pourrait peut-être nous dire quelle est la durée d'office des commissaires des chemins de fer en Angleterre ? Si je me rappelle bien ce qui s'est passé en Angleterre, je crois qu'on y a créé une commission des chemins de fer ; mais comme elle ne donnait pas satisfaction, on l'a abolie. Mon honorable ami sait-il quelle était la situation des commissaires en Angleterre ?

M. FITZPATRICK : La commission en Angleterre était composée de trois commissaires nommés par le gouvernement et de deux commissaires nommés d'office un pour l'Angleterre, et un pour l'Irlande et l'Ecosse. Tous devaient être des juges de la cour suprême. Le commissaire en chef pouvait être le lord chancelier d'Angleterre, le lord chancelier d'Irlande ou le lord président de la cour des sessions en Ecosse ; c'est-à-dire, que l'on choisissait comme commissaire en chef le personnage occupant la plus haute fonction judiciaire du pays. Tous étaient nommés à vie.

M. MONK : Je remercie le ministre de la Justice de son renseignement. Mon honorable ami le député de York-sud doit voir qu'en Angleterre on considère les fonctions de ces commissaires comme étant essentiellement judiciaires ; on leur accorde la plus grande protection possible et ils ne peuvent être révoqués que par le Parlement.

(Adopté.)

Sur l'article 2.

M. COCKSHUTT : Jusqu'à présent ce débat a établi clairement deux ou trois faits principaux. Nous savons maintenant que nous avions un président de la commission des chemins de fer et que nous n'en avons plus.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami a l'habitude d'être excessivement précis dans ses allégations ; mais je regrette de dire qu'ici il se trompe. Nous avons actuellement un président à la tête de la commission.

M. COCKSHUTT : Mais ce projet de loi a pour objet d'en nommer un nouveau.

M. FITZPATRICK : Il est nommé.

M. COCKSHUTT : Un deuxième point, qui est très clair, c'est que le pays a souffert de la maniere dont la charge de président est devenue vacante. L'ex-président de la commission était certainement un homme de grande habileté. Il a jugé plusieurs causes importantes et il en avait plusieurs autres à l'étude qui sont restées indécises lorsqu'il a abandonné son poste sans aucune raison apparente. Depuis trois mois ces causes sont en souffrance, et le pays veut savoir qui va payer les dommages qui résultent de ces retards. Ce bill n'offre aucun remède pour empêcher un renouvellement de ce qui vient de se passer.

Nous constatons aujourd'hui qu'une personne occupant une charge élevée peut l'abandonner à un moment d'avis sans payer au pays aucun des dommages qui résultent de sa conduite. Le pays a souffert de la démission soudaine du président de la commission, et nous proposons aujourd'hui de nommer un nouveau président sans prendre les moyens d'empêcher une répétition d'une semblable conduite. Nous entourons le nouveau titulaire de toutes les protections possibles. Nous prenons un juge sur le banc pour le mettre à la tête de la commission. Je ne connais rien de ses capacités. Il peut avoir toutes les qualités que l'on dit, je veux bien l'admettre, mais je veux faire remarquer que le pays ne sera pas plus protégé par le projet de loi en discussion qu'il ne l'était par l'ancienne loi. J'ai lu le bill avec beaucoup de soin, et je n'y trouve rien pour protéger le pays contre une répétition de ce qui vient d'avoir lieu. Les directeurs d'une compagnie de chemins de fer accordent-ils aux gérants qu'ils nomment pleine liberté de renoncer ainsi à leur emploi à un moment d'avis, soit parce qu'il n'aiment plus à remplir les fonctions de leur charge, soit qu'ils veuillent éviter quelque difficulté ou incident déplaisant, ou pour toute autre raison quelconque, et les laisse-t-on libres de s'en aller ainsi sans donner d'explication et sans qu'elles se ménagent quelque recours contre eux ? En vertu de ce bill, il sera très difficile, presque impossible de révoquer le président de cette commission, mais ce président n'aura aucune difficulté à abandonner sa charge quand il le voudra. Il me semble que l'on devrait ajouter au bill un article disant qu'il ne pourra se démettre sans le consentement du Parlement. C'est le Parlement qui le nomme et il ne devrait pas pouvoir abandonner sa charge sans le consentement du Parlement. J'appelle l'attention de l'honorable ministre de la Justice sur ce fait. Nous avons eu un long débat sur la nomination de ce fonctionnaire; mais je n'ai pas encore entendu expli-

quer d'une façon satisfaisante pourquoi le nouveau président de la commission devait être libre de remettre sa charge sans donner avis et surtout lorsqu'il y aura devant lui des causes importantes qui attendront sa décision. La démission de l'ex-président a été une cause de beaucoup de dépenses, de pertes et d'embarras pour le pays. Ce président était un homme de haute réputation et le public a eu confiance en lui tant qu'il a présidé la commission. Pour ma part, je l'ai toujours considéré la plus haute autorité dans les questions de chemins de fer, et particulièrement sur la question du Grand-Tronc-Pacifique je l'ai regardé comme une autorité et le pays était aussi de cet avis.

Une VOIX : Jusqu'à quelle date ?

M. COCKSHUTT : Jusqu'à novembre 1904. C'était certainement un homme capable, mais il a été très peu de temps président de la commission. Dans l'exercice de cette charge il a beaucoup voyagé et a entendu plusieurs causes ; mais dans plusieurs de ces causes il n'a pas rendu jugement. Sans aucune raison apparente, il s'est démis de sa charge, et nous sommes aujourd'hui en frais de le remplacer ; mais en faisant la nomination de son successeur nous ne savons pas profiter de l'expérience du passé. Cette expérience devrait nous enseigner que nous devons imposer au nouveau titulaire l'obligation de donner un avis préalable de son intention d'abandonner la charge qu'on lui confie, et nous devrions le rendre responsable de tout dommage que sa démission soudaine pourrait causer aux parties intéressées dans les causes qui seraient soumises à sa décision. J'espère que le ministre de la Justice tiendra compte des observations que je viens de faire et les prendra en bonne part. Le nouveau titulaire peut être un juge éminent et savant comme on nous le dit, mais quelles garanties avons-nous qu'il n'abandonnera pas sa charge sans obtenir au préalable notre consentement. Nous ne pouvons pas le retenir, mais il peut nous quitter s'il le veut. Nous ne pouvons pas le retenir, mais il peut nous tenir dans le creux de sa main, et il peut abandonner sa charge du jour au lendemain sans se préoccuper aucunement des intérêts du pays.

M. FITZPATRICK : Je n'ai aucun doute que mon honorable ami a étudié cette question avec le soin qu'il apporte ordinairement à toutes les questions qu'il traite. Mais il ne faut pas qu'il oublie que si le président de la commission des chemins de fer abandonne sa charge avant l'expiration de son temps de service, il perdra tout droit à sa pension de retraite. Si, à part cela, mon honorable ami peut nous donner le bénéfice de son expérience et proposer un autre moyen, je serai très heureux de le mettre à l'étude.

M. COCKSHUTT : Je crois que le titulaire devrait donner avis de son intention d'abandonner sa charge, afin que le Gouvernement puisse nommer quelqu'un à sa place avant qu'il cesse d'exercer ses fonctions. Il serait très à propos qu'il donnât avis et on devrait l'obliger aussi à prononcer son jugement, avant de se retirer, dans les causes dont il aurait connu. Il me semble que nous devrions être capables de rédiger ce bill de façon à empêcher le titulaire de cette charge de l'abandonner sans avertissement, et laisser les affaires du tribunal à l'état indécis, ce qui cause aux parties intéressées des délais et des dépenses pour recommencer les procédures. Et on laissera faire tout cela sans imposer au démissionnaire la moindre amende ou pénalité.

M. W. F. MACLEAN : Le point sur lequel mon honorable ami vient d'appeler l'attention de la Chambre est des plus importants. La démission de M. Blair est sans doute le seul exemple que nous ayons d'un homme occupant une charge aussi élevée et l'abandonnant sans donner un mot d'avis et sans se préoccuper des causes pendantes devant lui. C'est le seul cas semblable que nous ayions dans notre histoire; mais il a eu un effet demoralisateur considérable sur tout le pays. Voici un président de la commission des chemins de fer qui abandonne sa charge sans en donner avis; qui laisse non terminées beaucoup de causes qu'il avait le devoir, comme juge, de finir ; et il s'en va sans donner aucune explication. Si la prétention de l'honorable ministre de la Justice aujourd'hui est saine, le ministre de la Justice et ses collègues sont responsables des actes de la commission des chemins de fer, et je dis que le pays a droit de connaître les motifs de la démission de l'ex-président. Nous devrions, soit dans ce bill ou dans la loi générale, introduire une disposition pour empêcher la répétion d'un évènement semblable. C'est un fait très déplorable qu'on ne peut passer sous silence et sans blâme. La Chambre devrait voter une motion de censure, et probablement que quelqu'un en proposera une pendant cette session.

Nous sommes en présence d'un homme occupant la charge la plus élevée dans notre pays et qui l'abandonne tout-à-coup, qui refuse de rendre son jugement dans les causes qu'il a entendues, et qui cependant ne donne aucune raison pour excuser sa conduite. Ceux qui sont responsables de sa nomination et de l'exécution des devoirs de cette charge ne donnent non plus aucune explication. C'est une atteinte à la morale publique. La chose ne peut pas passer inaperçue. Ce Gouvernement est responsable, et son devoir est d'expliquer la conduite de cet homme ; ou s'il n'est pas en mesure de l'expliquer, il devrait dégager sa responsabilité en infligeant un blâme au coupable. Et après l'avoir censuré, il devrait établir la loi de manière à empêcher la répétition d'incidents de cette espèce.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il dit que le commissaire en chef serait passible d'une amende s'il démissionnait dans un moment de mauvaise humeur, ou si ce n'est pas dans un moment de mauvaise humeur, soudainement et en laissant en souffrance des causes importantes qui lui auraient été soumises ? Si ce président agit ainsi devra-t-il perdre une partie de ses appointements ?

M. FITZPATRICK : Dans le cas particulier qui fait l'objet du bill, il faut que le nouveau président de la commission siège pendant dix années encore afin de pouvoir obtenir une pension de retraite égale à son traitement. Le juge Killam exerce les fonctions de magistrat depuis vingt ans déjà, et conséquemment il a acquis le droit de se retirer avec une pension équivalente aux deux tiers de son traitement actuel. Il est, je crois, âgé de cinquante-cinq ans ou environ, et lorsqu'il aura été dix ans président de la commission, il pourra se retirer avec la pension complète à laquelle il aura droit en vertu de cet acte.

M. LENNOX : L'article 2 lui donne le droit de se retirer au bout de quinze ans avec une allocation.

M. FITZPATRICK : J'ai dit avec une pension équivalente aux deux tiers de son traitement.

M. FOSTER : Il ne perdrait qu'une partie de la pension alors ?

M. FITZPATRICK : C'est-à-dire qu'il ne pourrait pas bénéficier d'aucun des avantages auxquels autrement il aurait droit en vertu de ce bill s'il remplissait toute la durée d'office de président de la commission.

M. FOSTER : Le bill prévoit le cas d'un président qui, par suite d'infirmités ne pourrait pas remplir les devoirs de sa charge. Dans ce cas-là ce président perd-il une partie des bénéfices attachés à la charge ?

M. FITZPATRICK : Oui, son cas est assimilable à celui d'un magistrat. Si un juge est nommé aujourd'hui et que demain il devienne affligé d'une infirmité permanente, il a droit à une pension égale seulement aux deux tiers de son traitement. Ou si un juge occupe sa charge pendant quinze ans, il peut se retirer ensuite avec une pension semblable. Ou s'il reste sur le banc pendant trente ans, il a droit ensuite à une pension égale à son traitement, quel que soit l'âge auquel il se retire. S'il a atteint l'âge de soixante-quinze ans et qu'il en a passé vingt dans la magistrature, ou s'il est âgé de soixante-dix ans, et s'il a été vingt-cinq ans dans la magistrature, il a encore droit à une pension de retraite égale au chiffre de son traitement. Le juge Killam se trouve dans le moment à avoir le droit de se retirer avec une pension égale aux deux tiers, vu qu'il a été quinze ans magistrat, mais il faut qu'il siège dix ans de plus parce qu'alors il n'aura que soixante-cinq ans, et il lui faudra conséquemment avoir été juge pendant trente années pour avoir droit à une retraite complète. S'il se retire dans l'intervalle pour quelque cause que ce soit, infirmités ou autres causes, il n'a droit qu'à une retraite égale aux deux tiers de son traitement.

M. FOSTER : Est-ce que la mauvaise humeur serait considérée comme une infirmité ?

M. FITZPATRICK : J'admets que quelques-uns d'entre nous sont infirmes sous ce rapport, mais j'espère que ce qui est arrivé une fois ne se répètera plus. Je crois que le coupable a payé sa faute assez cher.

M. FOSTER : L'honorable ministre ne pourrait-il pas trouver un moyen quelconque de résoudre la difficulté ? Ne croit-il pas qu'il n'est que juste qu'un juge, auquel on confie une charge aussi importante et qui comporte la décision de vastes intérêts, ne devrait pas être laissé libre d'abandonner cette charge à moins qu'un accident ou une infirmité ne vienne le rendre incapable de la remplir plus longtemps avant d'avoir réglé toutes les causes qu'il aurait entendues, et ne devrait-il pas en être empêché sous peine d'amende ou de confiscation d'un bénéfice auquel il aurait acquis des titres. Je ne connais pas si la démission de l'ex-président a laissé des causes en souffrance, et si les retards dans les jugements ont entraîné des dommages, ou s'il va falloir refaire plusieurs procès, mais si tous ces désagréments sont résultés de la démission en question, je crois qu'on devrait prendre les moyens d'empêcher semblable état de choses de se répéter à l'avenir, car le ministre voit qu'il y a là deux maux à éviter.

Il y a d'abord plusieurs causes qui attendent jugement depuis bientôt trois mois, par suite de la fin soudaine de la carrière de l'un des commissaires. Puis, si à cause de ce départ soudain il faut recommencer à entendre ces causes, cela double la dépense et entraîne des dommages sérieux, n'est-il pas raisonnable alors qu'il y ait dans ce bill un article pour empêcher un commissaire de se démettre de ses fonctions avant d'avoir rendu jugement dans toutes les causes qu'il a entendues. La preuve que c'est raisonnable se trouve dans ce que l'honorable premier ministre lui-même a dit au sujet du juge Killam. Il nous a dit que ce juge n'avait pas pu accepter la présidence de la commission lorsqu'elle lui a été offerte non parce que la proposition ne lui plaisait pas ou qu'il ne trouvait pas les émoluments suffisants, mais parce qu'il avait entendu sur le banc de la cour suprême des causes dans lesquelles il voulait rendre jugement avant d'accepter l'offre qui lui était faite. Cette conduite était honorable. C'est ainsi que cela devrait toujours se faire, mais si un homme ne veut pas se laisser guider par ces considérations, alors on doit prendre les moyens de l'y obliger en le rendant passible de certaine pénalité. Le ministre pourrait

très bien ajouter à son bill un article dans ce sens, et je crois que le pays l'approuverait.

M. FITZPATRICK : Dans des circonstances ordinaires il me déplairait souverainement, c'est-à-dire que je regretterais beaucoup de croire à la nécesssité d'une précaution de ce genre, surtout quand il s'agit d'une charge aussi importante que celle-ci, que l'on ne doit confier qu'à des hommes de la plus grande honorabilité, ce qui devrait être la meilleure sauvegarde ; mais après ce qui s'est passé, je comprends qu'il faut faire quelque chose pour en rendre la répétition impossible. Mon honorable ami a soulevé la question lorsque le bill a été présenté, et j'ai cherché depuis comment nous pourrions résoudre la difficulté. J'ai songé à apporter un amendement à la loi des chemins de fer pour remédier aux embarras créés par la démission de M. Blair. Il est arrivé ceci : deux membres de la commission, dont M. Blair, sont allés loin dans le pays entendre des témoignages dans certaines causes. Ces causes n'avaient pas été décidées lorsque M. Blair a donné sa démission, et je me suis trouvé dans la pénible obligation de dire aux deux commissaires restés membres de la commission que, de toute évidence, ils n'avaient pas le droit de rendre jugement dans ces causes, parce que l'un d'eux n'avait pas entendu la preuve. Avec la coopération du juge Killam nous cherchons un moyen de résoudre la difficulté en écrivant aux parties intéressées pour leur demander si elles ne consentiraient pas à accepter le jugement de la commission telle qu'elle est aujourd'hui constituée, mais je dois dire que j'ai l'intention d'ajouter à la loi des chemins de fer un article qui permettra de décider dans des cas de ce genre à l'avenir. Je crois que c'est le plus que nous pouvons faire pour le moment, mais j'avoue qu'il faut un amendement à la loi, bien que je ne veuille pas m'engager à en proposer un dans le sens indiqué par mon honorable ami, avant d'avoir consulté mes collègues.

J'accepterai cependant avec plaisir tout conseil ou toute assistance qu'on voudra me donner dans le but de m'aider à trouver un moyen d'empêcher la répétition de ce qui s'est passé il y a quelques mois, et je demanderai d'ajourner la troisième lecture de ce bill afin de pouvoir mettre à l'étude toute proposition qu'on pourrait offrir.

M. FOSTER : Mon honorable ami ne devra pas considérer qu'un côté de la question. La nature est généralement peccable et perverse dans les individus, ainsi qu'on en a eu la preuve dans le cas qui nous occupe ; mais mon honorable ami doit aussi se rappeler que les gouvernements sont exposés à se tromper, et le même cas nous en donne la preuve, car le premier coupable est le Gouvernement qui a manqué de flair lorsqu'il a fait cette nomination.

M. FITZPATRICK : L'honorable député n'espère sûrement pas que je vais proposer un amendement pour remédier à cela?

M. MONK : Mon honorable ami n'a-t-il pas songé à appliquer le remède que l'on appliquait en France en vertu d'une loi très ancienne qui obligeait les juges à rendre leurs jugements avant de déjeuner?

M. FITZPATRICK : Je crains que l'on trouverait cela trop difficile.

(Adopté.)

Sur l'article 3 :

M. ARMSTRONG : Y a-t-il une limite d'âge pour les commissaires?

M. FITZPATRICK : Oui, la loi des chemins de fer fixe la limite à soixante-quinze ans.

(Adopté.)

Sur l'article 4 :

M. LENNOX : J'ai donné avis à l'honorable ministre que lors de la troisième lecture de ce bill, je proposerai que cet article soit rayé. J'en ai donné les raisons lorsque le bill a été présenté, et je ne me propose pas de les répéter ici, mais je veux simplement rappeler le sujet à l'attention du ministre, ou particulièrement tout ce qui a été dit cet après-midi.

Sur le préambule :

M. W. F. MACLEAN : Avant que nous allions plus loin, Monsieur le Président, je propose d'ajouter deux articles au bill pendant que nous sommes encore en comité général. Je proposerai d'amender l'article 3 de la loi de 1903 qui se lit comme suit :

Le présent acte s'applique à toutes personnes, compagnies et chemins de fer, autres que les chemins de fer de l'Etat qui relèvent du Parlement du Canada, et doit s'interpréter comme ne formant qu'un avec l'acte spécial auquel il est par le présent incorporé, sauf les dispositions ci-dessous.

Je proposerai d'amender cet article en ajoutant après le mot " personnes " dans la première ligne, les mots " compagnies de messagerie."

Au résumé, c'est la proposition que j'ai faite dans les sessions précédentes, savoir : que les compagnies de messagerie devront être soumises à la juridiction de la commission des chemins de fer. Je ne veux pas discuter longuement la question aujourd'hui. Plus d'une fois j'ai démontré que les transports faits par les messageries augmentent tous les jours et que leurs tarifs ne sont pas sous la juridiction de la commission. Je crois qu'ils devraient y être soumis. Tout le monde admet cela. Les messageries font un trafic de plus en plus considérable qui consiste dans le transport de marchandises qui demandent à être expédiées rapidement, et en considération de cela elles exigent un tarif plus élevé.

Mais ces compagnies de messageries sont ni plus n moins que les compagnies de chemins de fer, qui en ont la propriété et l'exploitation. Les compagnies de chemins de fer les considèrent comme un actif, et comme je l'ai déjà fait remarquer, la compagnie du Pacifique-Canadien dit dans son rapport annuel que les messageries Dominion sont la propriété de ses actionnaires. Ces messageries font un trafic de plus en plus grand, et elles font payer les prix qu'elles veulent. Elles font le transport des marchandises; elles sont possédées par les compagnies de chemins de fer, et si la commission a le droit de réglementer les compagnies de chemins de fer dans leurs tarifs pour le transport des voyageurs et des marchandises, elles devraient avoir aussi le droit de réglementer les tarifs de leurs messageries. La même question s'est présentée à Washington l'autre jour. Un grand capitaliste et industriel du Michigan a demandé au congrès la mise en accusation d'un membre du Sénat. Au résumé, il accuse ce sénateur d'avoir entouré les compagnies de messagerie de tant de privilèges qu'il était devenu impossible de réglementer leurs tarifs, et que toutes les compagnies de chemin de fer étaient opposées à toute tentative de réglementation. Tout le commerce pourtant proteste contre le tarif des messageries américaines, mais les compagnies de chemins de fer exercent une telle influence sur les membres du congrès que jusqu'à présent ces tarifs n'ont pas été réglementés. Si grande est cette influence que le gouvernement américain lui-même et le directeur général des Postes n'ont pu établir un service de colis postaux comme celui que nous avons au Canada, et qui existe aussi en Angleterre et en Allemagne. C'est le directeur général des Postes lui-même qui a dit que les compagnies de chemin de fer aux Etats-Unis sont assez fortes pour l'empêcher d'établir le service de colis postaux qu'il aurait voulu établir. A l'appui de ce que je viens de dire, j'ai l'approbation de toutes les chambres de commerce du pays qui demandent que les messageries soient soumises à la juridiction de la commission.

M. LENNOX : On a dit l'année dernière que cet article pourrait peut-être venir en conflit avec quelques autres parties de la loi. Je n'ai aucun doute que l'honorable député (M. Maclean) qui présente cet amendement a bien examiné la question, et il serait important que l'on renseignât le comité sur ce point, et que nous sachions s'il ne faudra pas modifier d'autres parties de l'acte pour donner plein effet à l'amendement. Je n'ai pas examiné la question moi-même, mais on a soulevé cette objection lorsque l'amendement a été présenté. Pendant que j'ai la parole, je veux répondre à ce que mon honorable ami a dit concernant le directeur général des postes des Etats-Unis, et je lui rappellerai à ce sujet que nous avons une très haute autorité dans cette Chambre. Vers la fin de la dernière session, l'honorable directeur général des Postes (sir William Mulock) a dit à la Chambre que l'établissement d'un service de distribution postale gratuite dans les campagnes, était impossible, parce qu'aux Etats-Unis le gouvernement était obligé de céder aux demandes d'augmentation de salaires de la part des facteurs, ce qui causait une désorganisation complète du service. Mais la cause véritable résidait dans le fait que les facteurs portaient des colis postaux, ce qui enlevait du trafic aux compagnies de messagerie, et celles-ci firent sur le Gouvernement une telle pression qu'elles le forcèrent à supprimer ce service. Cela démontre le pouvoir énorme de ces compagnies et la nécessité de l'amendement proposé par mon honorable ami.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement n'est pas pour le moment prêt à exprimer aucune opinion sur les mérites de l'amendement présenté par l'honorable député d'York-sud (M. Maclean) ; mais je dois lui faire remarquer que son amendement est prématuré, et contraire aux règlements.

M. W. F. MACLEAN : En quoi ?

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami a déjà soumis à la Chambre une proposition de loi se rapportant à cette matière. L'amendement qu'il propose est rédigé dans les termes mêmes qu'il emploie dans ce bill qui porte le numéro 4 sur le feuilleton de la Chambre. On demandera que cette proposition de loi soit délibérée aujourd'hui ou, à tout événement, avant longtemps. L'article premier de ce bill se lit comme suit :

L'article 3 de l'acte des chemins de fer, 1903, est modifié par l'insertion des mots " et compagnies de messagerie " à la suite du mot " personnes ", à la première ligne.

C'est là le premier article de la proposition de loi soumise par mon honorable ami.

M. W. F. MACLEAN : Oui.

Sir WILFRID LAURIER : Les règlements ne lui permettent pas de proposer cet article comme amendement à ce projet de loi.

M. MACLEAN : Je répondrai à mon très honorable ami que ma manière d'agir, aujourd'hui, en tant que les règlements de la Chambre se trouvent concernés, ne diffère aucunement de la façon de procéder suivie à la dernière session.

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. MACLEAN : Je demande pardon à l'honorable premier ministre, j'ai proposé ces mêmes amendements de la façon dont j'agis aujourd'hui, et personne n'a soulevé d'objection. Je me suis rendu à la demande du très honorable leader du Gouvernement qui voulait consacrer quatre jours de la semaine à l'expédition des différents détails de l'administration publique, mais je croy-

ais pouvoir discuter, en temps utile, les amendements en question. A mon point de vue, mon très honorable ami n'observe pas sous ce rapport la pratique suivie par le Parlement.

Sir WILFRID LAURIER : Au contraire.

M. MACLEAN : Je répète que ces amendements ont été proposés de la même façon, l'an dernier, avec l'entente que j'aurais l'occasion de les présenter. J'ai consenti à ce que le Gouvernement prît quatre jours de la semaine pour expédier sa besogne. Maintenant l'honorable leader de la droite peut me fermer la bouche, mais je demanderais quelle est sur ce point l'opinion, non seulement du président, mais encore celle de la Chambre. Cette façon d'agir n'est pas de nature à avancer les travaux de la session. Je sais bien ce que le premier ministre a en vue : il veut que la proposition de loi que j'ai déposée soit renvoyée au comité des chemins de fer. Il soumet lui-même un projet de loi que nous nous empressons d'appuyer et d'adopter, mais, parce que je suis un simple député et que lui est le premier ministre du Canada, il établit une règle en sa valeur, règle qu'il veut appliquer à mon encontre. A l'occasion, il invoque les règlements de la Chambre. Je suis prêt à reprendre mon siège, laissant au président la tâche de décider qui de nous deux a raison. Mais, avant cela, il faudra que la question soit discutée sur toutes ses faces. Le feuilleton de la Chambre contient tout ce qu'on veut y inscrire, mais j'affirme que lorsqu'un bill d'intérêt public est discuté par la Chambre siégeant en comité, n'importe quel député, ne fût-il pas ministre, a le droit et le privilège de proposer tous les amendements qu'il croit opportun de faire au projet de loi soumis à la Chambre.

M. HAGGART : Je voudrais discuter ce point avant qu'il soit réglé. Un député présente un bill qui contient certaines dispositions, et le Gouvernement soumet un autre projet de loi qu'il faut peut-être modifier. Mais, parce que la première proposition de loi contient une disposition tout-à-fait semblable, dans ses termes mêmes, à l'amendement proposé, elle ne saurait être adoptée parce qu'elle est le fait d'un simple député voulant modifier un projet de loi soumis par le Gouvernement. Je connais cette règle de la Chambre qui déclare que lorsqu'un député donne avis qu'il fera une motion, et que cet avis se trouve sur le feuilleton de la Chambre, ce député ne peut présenter cette motion comme amendement à un projet de loi quelconque. Ce qu'il faut faire dans ces cas-là, c'est de retirer cette motion. A mon point de vue, cette règle ne doit pas être si générale ni s'appliquer à tous les cas. On ne saurait prétendre qu'un député, par le fait simple qu'il a soumis une proposition de loi, n'a pas le droit de présenter une des dispositions de cette dernière comme amendement à un bill d'intérêt public.

M. INGRAM : Je dirai à mon honorable ami (M. W. F. Maclean) que, lorsqu'il a donné avis qu'il présenterait certains amendements relatifs au bill n° 36, il aurait dû relire l'article 3 de ce projet de loi. Il aurait compris, alors, que la rédaction de cet article différait de celle de la résolution qu'il présentait lui-même. En effet, il nous demande de modifier la loi en ajoutant les mots " et compagnies de messagerie ". Cela n'était pas nécessaire. Son avis de motion aurait été suffisant, s'il n'eût fait mention que du mot " messagerie ". L'honorable député n'avait pas besoin de se donner cette peine. Il aurait évité cette difficulté, s'il eût prêté attention aux termes de ce bill et à l'objection soulevée par l'honorable leader de la droite. Dans ce cas, la règle invoquée n'aurait pu s'appliquer. Mais mon honorable ami a soumis d'abord sa proposition de loi, ainsi que l'a dit le très honorable premier ministre ; il a présenté ensuite une résolution qui s'applique exactement aux questions discutées. La règle doit-elle s'appliquer ici ? Je le crains bien.

M. SPROULE : J'affirme que nous avons suivi cette pratique depuis nombre d'années. Il arrive fréquemment que la Chambre soit saisie de deux ou de trois propositions de loi ayant pour but de modifier, par exemple, la loi concernant les élections, et que le Gouvernement se décide à soumettre un projet de loi qui contient les dispositions mentionnées dans les bills déposés par des simples députés.

Les ministres demandent alors que la Chambre n'étudie pas les propositions faites par ces derniers. Certes, on a établi en principe qu'il ne fallait pas présumer des item mentionnés au feuilleton de la Chambre ; nous ne violons pas cette règle en insérant certaines dispositions dans des propositions de loi soumises par les députés, puisque, plus tard, on a rayé ces bills du feuilleton de la Chambre. Voilà ce que nous avons fait dans maintes circonstances. Tout ce que mon honorable ami a à faire, quand la Chambre discutera la proposition de loi qu'il a soumise, c'est de dire : La disposition que je voulais mettre en vigueur par le bill que j'ai présenté, se trouve comprise dans un amendement que je propose à la loi concernant les chemins de fer que vous nous présentez à titre de mesure ministérielle. Voilà ce que vous m'avez permis de faire, l'an dernier, et c'est la même attitude que j'adopte à l'heure qu'il est.

Sir WILFRID LAURIER : Je dirai d'abord à l'honorable représentant d'Elgin (M. Ingram) que les observations qu'il a faites à la Chambre ne se rapportent pas à ce qui fait l'objet de ce débat. Mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) a donné avis qu'il déposerait cet amendement, sans indiquer que ce dernier se rapportait à un bill d'intérêt public. On n'exige un avis d'amendement que lorsqu'il s'agit d'une proposition de loi d'intérêt particulier. Un député peut

déposer un amendement à un projet de loi d'intérêt public dans le but de modifier ce projet. Il ne saurait donc être question de l'avis qu'on aurait pu donner. L'amendement que l'honorable député soumet à la Chambre n'a pour but que d'introduire dans le projet de loi qui vous est soumis la substance du premier article du bill qu'il a déposé. Mon honorable ami fait preuve d'une ingénuité remarquable dans sa façon de procéder. Il avait déjà soumis à la Chambre une proposition de loi dont il aurait pu demander l'adoption. A trois ou quatre reprises, il a laissé échapper l'occasion qui lui était offerte, si je ne me trompe, et pourquoi? Parce que l'honorable député ne partage pas les opinions bien connues du Gouvernement. Lorsque ce bill a été soumis pour la première fois à la Chambre, j'ai dit à mon honorable ami—et cela est consigné aux débats—que des ministres n'avaient pas d'opinion préconçue ; qu'ils ne pouvaient se prononcer dans l'affirmative ou dans la négative. La proposition qu'il a déposée pour obliger les compagnies de messagerie à tomber sous la juridiction de la commission des chemins de fer a bien son bon côté, mais nous avons dit à mon honorable ami que nous n'avions pas l'intention de soulever cette question, parce que nous préférions la faire régler par la commission elle-même. Celle-ci pourrait se prononcer en pleine connaissance de cause, d'après les renseignements qu'elle obtiendra des parties intéressées. Mais cette attitude ne convient pas à mon honorable ami.

M. W. F. MACLEAN : Evidemment !

Sir WILFRID LAURIER : Il ne se place pas à ce point de vue. Voilà pourquoi nous ne pouvons partager les mêmes opinions. L'honorable député n'acceptera donc pas l'offre, bien raisonnable, pourtant, que nous lui avons faite, de soumettre ce cas à la commission des chemins de fer ; il voudrait faire adopter ce bill en se servant de faux fuyants ; son but est de soumettre cette proposition de loi à l'attention de la Chambre en dépit des réglements qui doivent présider à nos délibérations. Inutile pour mon honorable ami de chercher une échappatoire et de faire appel à notre miséricorde en disant qu'il n'est qu'un simple membre de la Chambre. Mais, tout autant qu'un ministre, il a le droit de présenter un bill quelconque, et, dans le passé, il a su profiter de cet avantage. Parce que le projet de loi que nous avons soumis ne sert pas les fins que l'honorable député veut atteindre, ce lui-ci s'insurge contre les règlements de la Chambre dans le but unique de présenter l'amendement contenu dans la proposition de loi dont il est l'auteur.

M. W. F. MACLEAN : L'honorable premier ministre voudra-t-il me citer la règle dont il parle ?

Sir WILFRID LAURIER : On accorde beaucoup de latitude à un député qui soumet un amendement à une proposition quelconque, du moment que ce dernier se rapporte à la question discutée. La règle établie, toutefois, c'est que, lorsqu'il s'agit d'un amendement qui a pour but d'introduire dans le projet en discussion des dispositions nouvelles, il faut en donner avis. Il ne saurait y avoir de doute à cet égard, tout le monde comprend cela. Mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) a fait une distinction très subtile, en vérité, lorsqu'il a dit que cette règle s'appliquait dans le cas d'une motion, mais non pas quand il est question d'un bill.

M. HAGART : C'est cela.

Sir WILFRID LAURIER : Où l'honorable député a-t-il pris ce renseignement ?

M. HAGGART : Je dirai. . . .

Sir WILFRID LAURIER : Permettez. Toute cette discussion ne repose que sur l'interprétation à donner aux mots, et non pas sur l'essence même du sujet. La Chambre ne peut être saisie d'aucune proposition sous forme de bill ou autre, sans une motion préalable. Le bill de mon honorable ami, le bill n° 4, est inscrit à l'ordre du jour sous le titre suivant :

Seconde lecture du bill numéro 4 modifiant la loi relative aux chemins de fer.

Lorsque M. l'Orateur arrivera à cet item, il consultera la Chambre pour savoir si elle entend passer à la deuxième délibération de ce bill, et ce sera le moment pour notre honorable collègue (M. Maclean) d'en proposer la deuxième lecture. C'est pourquoi il est inutile de dire que cette règle s'applique à une motion, mais non pas à un bill. En effet, il faut faire une motion pour soumettre une proposition de loi, et il serait étrange, en vérité, que cette règle s'appliquât lorsqu'il s'agit d'une motion et non pas quand il est question d'un bill. Quels sont la raison et le but de cette règle ? On veut simplement empêcher qu'une question déjà soumise à la Chambre donne lieu à des débats d'une nature tout à fait différente. C'est la décision à laquelle en sont arrivés tous les orateurs qui se sont succédés ici. Bourinot à la page 442, note (i), dit :

Les règlements ne permettent pas qu'on présente un amendement à un bill, amendement dont avis a été donné—surtout lorsque ce dernier figure au feuilleton, à un endroit particulier.

Sir WILFRID LAURIER : M. l'Orateur Ouimet, en 1889 (page 958 des Débats) disait :

Il n'est pas conforme aux règlements, ni aux usages parlementaires d'enlever à son rang une motion quelconque pour la proposer comme amendement à un autre objet.

Observe-t-on mieux les usages parlementaires en enlevant à un bill la place qu'il doit occuper sur le feuilleton de la Chambre. Prétendre qu'on ne peut changer l'ordre dans lequel sera soumise une motion, mais

qu'il en serait autrement pour une proposition de loi, c'est, à mon point de vue, énoncer un principe insoutenable pour ne rien dire de plus. Mon honorable ami devra s'appuyer sur un raisonnement bien sérieux, s'il veut convaincre la Chambre qu'on peut changer le rang d'un bill sur le feuilleton, alors que la chose ne saurait être permise pour une simple motion.

May qui est bien la plus haute autorité sur ces questions de procédure parlementaire, dit :

On ne peut proposer d'amendement qui empiète sur le rang d'une motion ou d'un amendement dont avis de présentation a été donnée et qui se trouve sur le feuilleton.

Je dis donc, Monsieur le président, que, d'après les principes mêmes qui règlent les usages parlementaires, l'amendement est contraire aux règlements de cette Chambre.

M. HAGGART : Dans ce cas-ci on n'a pas donné avis que motion serait présentée. Mon honorable ami veut modifier un bill d'intérêt public. De son côté, le très honorable premier ministre déclare que l'honorable député veut par là substituer une proposition de loi à un projet de loi d'ordre public. La règle de la Chambre est bien claire: on ne peut déranger l'ordre dans lequel un bill doit être proposé. Cette règle s'applique-t-elle dans ce cas-ci ? Il se pourrait, quand il s'agit de motions comme celle-ci. On veut qu'avis soit donné de toute proposition à l'effet de modifier un bill d'intérêt public. Y a-t-il lieu d'appliquer cette règle ? Aucunement. Remarquons combien la situation est absurde. Un député ou plusieurs députés peuvent donner avis qu'ils présenteront des bills relatifs, disons, à des affaires d'élection ou à d'autres questions ; ils ont l'intention de déposer ces bills. Suivant la théorie qu'on a avancée ici, il suffirait d'un simple détail concernant telle loi électorale ou telle autre proposition, pour empêcher un membre de cette Chambre de proposer un amendement à un projet ministériel.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement.

M. HAGGART : Cette règle a pour but d'indiquer l'ordre dans lequel les bills doivent être soumis à la Chambre et d'empêcher que cet ordre soit rompu. Il y a une autre raison que je vais indiquer : Quand un député donne avis qu'il soumettra une proposition de loi, mention en est faite au feuilleton de la Chambre. Ce député aura donc l'occasion de discuter le bill qu'il demande à la Chambre de voter. Aucun autre membre de la Chambre, par faux-fuyants ou autrement, même en proposant un amendement à une proposition de loi d'intérêt public, ne pourra se donner le mérite de cet avis de motion. Cette règle, d'après moi, ne saurait s'appliquer dans le cas qui nous occupe, puisqu'il s'agit d'un amendement à un article contenu dans un bill dont mon honorable ami (M. Maclean) est l'auteur. Sa proposition ne veut pas nécessairement dire qu'il présente un bill sans observer tous les détails de la procédure parlementaire.

M. INGRAM : On peut différer d'opinion quant à la règle à appliquer dans ce cas-ci. Si je ne me trompe, le très honorable premier ministre n'était pas présent lorsque cette proposition de loi a été déposée sur le bureau de la Chambre, le 9 février. Il y eut alors une entente entre l'honorable représentant d'York-sud (M. Maclean) et l'honorable ministre de la Justice relativement à la discussion de cette proposition de loi. Voici ce que les Débats rapportent à cette occasion :

Le bill (n° 36), tendant à modifier la loi de 1903 sur les chemins de fer (M. Fitzpatrick), est lu la seconde fois.

M. l'ORATEUR : Quand la Chambre entend-elle passer à la discussion des articles ?

M. MACLEAN : Je veux bien que ce soit tout de suite, pourvu que le ministre de la Justice nous prévienne un jour ou deux d'avance de la troisième lecture, attendu que j'aurai deux ou trois amendements à proposer.

M. FITZPATRICK : Nous ferions bien, je crois, de les étudier en comité. Certaines dispositions particulières qui se remarquent dans une couple des articles du bill me paraissent valoir la peine d'être examinées.

M. MACLEAN : Je ne suis pas prêt à faire la discussion en ce moment ; je le serai mardi.

Il me semble que cela constitue une entente entre l'honorable ministre de la Justice et l'honorable député d'York-sud. Je crois donc que ce dernier a parfaitement le droit de discuter maintenant le bill qu'il a déposé.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami se montre fort aimable, en vérité, en épousant la cause de l'honorable député d'York-sud. Si ce dernier a conclu des arrangements avec moi, je suis certain qu'il pourra les faire connaître lui-même, et je suis prêt à les observer.

M. W. F. MACLEAN : Si l'honorable ministre de la Justice me demande des explications, je lui dirai qu'il m'a laissé croire que je pourrais provoquer la discussion sur le fond de mon bill lorsque son projet de loi modifiant la loi des chemins de fer serait soumis à la Chambre. Voilà ce que j'ai compris alors et je demanderai à l'honorable ministre de la Justice si ce n'est pas là l'entente intervenue à ce moment-là. Mais tout cela ne se rapporte pas à la question de la mise en pratique des règlements de la Chambre. Qu'importe la façon dont on a procédé en cette circonstance Quant à moi, je désire qu'on observe les règlements. A la dernière session, on a procédé comme je le fais aujourd'hui, et personne n'a trouvé à redire. C'est uniquement pour cette raison que j'ai consenti à ce que le Gouvernement prît quatre jours par semaine pour la discussion de ses projets de lai et de son budget.

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami d'York-sud a certainement dit la vérité en ce qui se rapporte à l'entente en question. Quand il a laissé entendre qu'il demanderait que les dispositions de sa proposition de loi fussent discutées par la Chambre constituée en comité pour délibérer le bill à l'étude, j'ai cru qu'il aurait le droit d'agir de cette façon J'ignorais l'existence de la règle citée par le très honorable premier ministre. Je ne veux pas m'insurger contre les règlements de la Chambre, mais je suis convaincu que l'honorable leader du Gouvernement dira avec moi que si la règle est aussi sévère, on devrait fixer un jour où l'honorable député pourra soumettre son bill à la discussion.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai certainement pas consulté l'honorable ministre de la Justice avant de soulever cette objection. J'ignorais qu'il y eût entente entre l'honorable ministre et l'honorable représentant d'York-sud. Autrement, je n'aurais pas fait cette objection. Je n'insisterai donc pas sur cette dernière.

M. SPROULE : Si je me rappelle bien, la même chose est déjà arrivée pour plusieurs autres bills, et on n'a soulevé aucune objection. Nous avons fait, alors, comme pour la loi concernant le cens électoral, la loi concernant les élections et la loi concernant le travail des étrangers.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami oublie que les circonstances ne sont pas du tout semblables. Pour ce dont il parle, le Gouvernement accepta les amendements, et dès lors on ne pouvait plus soulever aucune question d'ordre. Mais pour un bill comme celui-ci, que le Gouvernement n'accepte pas, nous avons certainement le droit d'invoquer le règlement.

M. SPROULE : C'est là, je crois, un argument fort étrange, qu'une règle puisse s'appliquer au Gouvernement et une autre aux membres de la Chambre. Je croyais que les usages parlementaires ne faisaient ici aucune différence. Mais je vois que le premier ministre a là-dessus une opinion entièrement contraire.

Sir WILFRID LAURIER : Pas du tout. Quand il s'agit d'une proposition du Gouvernement et que le Gouvernement accepte les amendements qui peuvent être offerts, on ne peut pas invoquer le règlement. Il en est tout autrement si le Gouvernement ou un membre de la Chambre soulève des objections.

M. SPROULE : Ce n'est pas ce qui s'est passé. Ces bills figuraient sur le feuilleton, et on a émis l'avis qu'il serait préférable de les incorporer aux projets du Gouvernement plutôt que de les voter comme bills distincts. Quand l'acte des chemins de fer était en discussion, plusieurs de ces bills y ont été incorporés. On en a agi ainsi, parce que c'était là la pratique qui avait toujours été suivie, non seulement pour les bills concernant les chemins de fer, mais pour plusieurs autres. Il nous est arrivé plusieurs fois de différer la discussion de certains bills afin qu'une partie de ces bills pût être incorporée dans quelque projet de loi du Gouvernement.

M. WHITE : Ce n'est pas sans hésitation que j'aborde cette question, parce que j'ai quelque peu perdu le fil des usages parlementaires. Cependant, je crois que le très honorable leader du Gouvernement interprète ici le règlement exactement comme il doit l'être. Un bill figurant sur le feuilleton est en réalité un avis de motion, et il me semble alors que la règle qui s'applique aux motions doit également s'appliquer aux bills d'intérêt public. Mais il s'est déjà présenté plusieurs cas, sous le Gouvernement actuel, ainsi que sous les gouvernements précédents, où un bill d'intérêt public, présenté par un membre de cette Chambre, ou certains articles de ce bill ont été vus d'un si bon œil par le Gouvernement, que celui-ci était tout disposé à les accepter. Le député qui a présenté le bill reçoit avis du Gouvernement que celui-ci acceptera tout le bill ou certaines parties de ce bill ; et quant le bill apparaît sur le feuilleton on y renonce, ou bien le député qui l'a présenté propose que le bill soit rayé du feuilleton, et le bill est alors repris comme amendement d'un bill de même nature présenté par le Gouvernement. Dans mon opinion, l'honorable leader du Gouvernement était parfaitement fondé à interpréter le règlement comme il l'a fait ; mais comme il semble y avoir eu une entente entre l'honorable ministre de la Justice et mon honorable ami de York-sud, je suis sûr que le Gouvernement préférera s'en tenir là et permettre à mon honorable ami de York-sud de présenter ses amendements quand ce bill passera par une nouvelle phase, et même de procéder ainsi dès cet instant.

M. HAGGART : Je dois dire que je diffère ici absolument d'avis avec mon honorable ami de Renfrew-nord (M. White). Un bill n'est pas une motion. On renonce souvent à des motions, parce que l'inscription de ces motions sur le feuilleton empêche les députés de les proposer comme des modifications à des bills. Mon honorable ami émet l'opinion que nous pourrions prendre prétexte d'une entente intervenue entre l'honorable ministre de la Justice et l'honorable député de York-sud, pour ne tenir ici aucun compte des règlements de la Chambre. Voilà, certes, une assertion des plus étranges. Il faut le consentement unanime de la Chambre pour passer ainsi outre à un article du règlement. Je fais partie de cette Chambre depuis déjà longtemps, et je n'ai jamais encore entendu dire que l'article en question eût été appliquée à des motions, et j'ai aussi vu souvent qu'on renonçait à des motions afin que les membres présentant ces motions pussent être en mesure de présenter des modifications à des bills. On a bien raison

de dire qu'on apprend du nouveau tous les jours, car je vois aujourd'hui pour la première fois que ce principe s'applique, non seulement aux motions, mais aussi aux bills.

M. WHITE : Je devrais, je sais, accepter ici d'emblée l'opinion exprimée par mon savant ami de Lanark-sud. Mais je dois avouer franchement que dans le temps que j'avais eu l'honneur de présider les débats de cette Chambre il m'est arrivé de différer souvent d'avis avec mon honorable ami de Lanark-sud sur des questions de règlement. Non seulement lui-même, mais les autres membres du ministère où il remplissait alors un rôle si prépondérant, différaient aussi avec moi sur des questions de règlement et de procédure. J'avais toujours jusqu'alors étudié de près tous ces sujets, et je ne crois pas que mon honorable ami de Lanark-sud était bien fondé à venir dire que j'aie jamais prétendu que, parce qu'il semblait y avoir ici entente entre l'honorable ministre de la Justice et l'honorable député de York-sud, pour reprendre cette question quand le bill des chemins de fer serait mis à l'étude, la chose pouvait très bien se faire. Je ne crois pas que cela puisse se faire. Je ne crois pas que les règlements de cette Chambre puissent être ainsi mis de côté ; mais si l'honorable ministre de la Justice et l'honorable député de York-Sud en sont venus à une entente, il me semble que le Gouvernement devrait, en toute justice pour l'honorable député de York-sud, s'en tenir à sa proposition de remettre le sujet en discussion quand le bill des chemins de fer sera soumis à la Chambre, soit plus tard ou dès maintenant.

M. W. F. MACLEAN : Bien que je partage les opinions exprimées par mes savants collègues, je crois devoir faire remarquer—et je prie l'honorable premier ministre de prendre bonne note de mes paroles—que quand nous reviserons les règlements de cette Chambre—et il serait grand temps que la chose se fît—nous devrions prendre les dispositions nécessaires pour que la même procédure s'applique aux bills d'intérêt public et aux projets de loi du Gouvernement. Si un bill présenté par un membre de cette Chambre doit être renvoyé au comité des chemins de fer, il en devrait être aussi de même des projets de loi du Gouvernement. C'est précisément parce que la procédure est ici différente qu'il me faut mettre en jeu toute la stratégie parlementaire, afin d'esayer de faire discuter mes propositions conjointement avec celles du Gouvernement. La règle devrait être que tous les amendements de l'acte des chemins de fer soient mis sur un pied de parfaite égalité. S'il en était autrement, et si j'avais de nouveau à présenter un bill amendant l'acte des chemins de fer, j'insérerais tout simplement un article dénué d'importance, et je garderais par devers moi toutes mes munitions jusqu'à ce que le bill du Gouvernement pour amender la loi soit mis sur le tapis.

M. HENDERSON : Dans mon jugement, l'attitude prise ici par le très honorable premier ministre est parfaitement correcte. Je ne vois pas qu'il puisse y avoir, à ce sujet, deux interprétations différentes du règlement. Il serait excessivement imprudent de se lancer ici dans la voie des innovations, car Dieu sait où tout cela peut nous mener. Je ne vois pas comment on peut demander à cette Chambre de reconnaître un arrangement conclu entre deux membres de ce Parlement, à l'insu de tous les autres députés. La décision que j'ai prise est celle-ci : je voterai en faveur de cet amendement, soit qu'on le présente comme amendement à l'acte des chemins de fer ou comme une partie du bill de mon honorable ami de York. En tant que la chose puisse me concerner, cela ne me fait aucune différence de donner aujourd'hui mon vote sur cette proposition considérée comme un amendement au projet de loi du Gouvernement, ou plus tard quand cette proposition nous sera présentée sous forme de bill. Mais je crois qu'il serait préférable de nous en tenir aux règlements de la Chambre, et ne pas laisser croire qu'un membre de cette Chambre puisse se faire appliquer un certain règlement, et un autre membre avoir l'avantage d'un règlement différent. Il est possible qu'on puisse prétendre que je ne sois pas dans la question relativement au sujet de ce débat. Mais pourquoi n'aurais-je pas le même privilège que mon honorable ami de York ? J'affirme plus que jamais que nous devons adhérer aux règlements de la Chambre, et je désire qu'il soit parfaitement compris que, quant à moi, j'ai l'intention de voter en faveur de cet amendement relatif aux compagnies de messageries, soit sous forme de modification à ce bill, ou sous forme d'un bill dont aurait donné avis mon honorable ami de York. J'ai compris que l'honorable ministre avait retiré sa question de règlement, et il est alors bien loisible à chacun de nous d'y revenir. Je désire faire observer, Monsieur le président, que l'amendement proposé par l'honorable député de York n'est pas conforme au règlement.

M. W. F. MACLEAN : Après ces déclarations de l'honorable député de Halton, je retire tout droit que je pourrais avoir à un privilège quelconque, résultant d'une entente, et je laisse ici à mon honorable ami toutes les responsabilités. Vous pouvez faire le rapport du bill, Monsieur le président.

M. SPROULE : Comme le Gouvernement s'est réservé deux autres jours à l'initiative parlementaire, il sera peut-être impossible que ce bill revienne devant la Chambre, à moins d'être incorporé à un bill du Gouvernement, et alors mon honorable ami se trouverait privé du droit qu'il possède de nous soumettre ce bill.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami de York a déjà eu plusieurs occasions de nous présenter son bill.

M. W. F. MACLEAN : Parfaitement.

M. SPROULE : S'il ne l'a pas fait, c'est bien, je crois, parce qu'il avait besoin, avant cela, de certains renseignements.

M. W. F. MACLEAN : C'est bien cela.

M. SPROULE : Alors, le Gouvernement a enlevé à l'initiative parlementaire un autre jour qui lui était réservé. D'habitude, quand semblable chose arrive, on ne manque jamais de faire observer à la Chambre que certains bills importants figurent sur le feuilleton, et les députés sont alors autorisés à présenter leurs bills soit comme propositions à part, ou incorporés aux projets de loi du Gouvernement. Cela est arrivé souvent pour des chartes de chemins de fer, pour des questions relatives au travail ainsi que pour d'autres questions. Si nous faisons aujourd'hui abandon de ce privilège, nous abandonnerons là quelque chose qui nous appartient en propre, et nos privilèges nous sont tout aussi précieux que les règlements qui nous gouvernent.

M. FITZPATRICK : On vient de perdre beaucoup de temps à discuter un sujet qui a déjà été réglé. Ce bill a été appelé à plusieurs reprises, et chaque fois on en a remis la discussion à plus tard, soit parce que mon honorable ami le demandait ou que je le demandais moi-même. Il avait été entendu entre nous que quand le bill du Gouvernement serait mis en discussion nous mettrions à l'étude les modifications proposées par mon honorable ami. Mais mon honorable ami (M. Sproule) fait erreur au sujet des pratiques dont il a parlé. J'ai plus d'expérience en ces matières qu'il n'en possède lui-même—il me permettra bien de lui dire cela—et mon habitude invariable, en matière de législation générale, est d'adopter tout principe que je vois dans un bill inscrit sur le feuilleton au nom d'un membre de cette Chambre. J'en agis ainsi de ma propre initiative, absolument comme j'aurais le droit de modifier mon propre bill.

Mais dans la circonstance actuelle, je ne peux pas le faire. Si je pouvais me croire autorisé à adopter le principe du projet de loi de mon honorable ami, et l'ajouter comme amendement au mien, je le ferais avec plaisir ; or, j'entends m'opposer à cet amendement et dire pourquoi la Chambre ne doit pas l'adopter.

M. INGRAM : Il y aurait peut-être un compromis possible, qui satisferait les deux côtés....

M. FITZPATRICK : Continuer notre besogne me satisferait pleinement.

M. INGRAM : C'était justement ce que j'allais proposer. Que l'on permette à l'honorable député de procéder; puis, comme il y a ici beaucoup de nouveaux députés qui n'ont pas entendu discuter la question, on pourra la renvoyer à la commission des chemins de fer où tous les intéressés pourront être entendus et la proposition examiné sous toutes ses faces.

M. W. F. MACLEAN : Je comprends parfaitement la justesse des observations de l'honorable ministre de la Justice, et ce qu'il dit est absolument exact. Aussi, je ne me prévaudrai pas des règles de la Chambre qui peuvent m'être avantageuses ; mais, d'un autre côté, je n'ai aucun désir d'être entendu dans cette discussion par pure courtoisie. Je croyais être dans mon droit ; mais bien entendu, je me rends aux remarques que l'on vient de faire. Il me sera fourni une autre occasion de revenir sur cette proposition....

Sir WILFRID LAURIER : Lundi prochain.

M. W. F. MACLEAN : Oui, lundi prochain, et nous pourrons alors discuter la chose. Mon seul but était de hâter l'expédition de nos travaux et d'abréger autant que possible la durée de cette session. Les scrupules de l'honorable député de Halton (M. Henderson) à l'endroit des règles de la discussion m'obligent à suivre une autre voie.

M. WHITE : La difficulté que soulève l'honorable député de Halton (M. Henderson) est des plus faciles à tourner. Mon honorable ami d'York-sud (M. W. F. Maclean), qui a hâte de voir sa proposition de loi disparaître du feuilleton, pourra en proposer l'examen au tour qui lui est assigné sur l'ordre du jour ; ce sera alors le moment de demander la mise en discussion de son amendement. Mais il voudrait avoir deux cordes à son arc ; tâter d'abord le comité, puis, en cas d'insuccès, reprendre sa proposition régulière. Ce serait, je crois, contraire à toutes les règles du débat parlementaire.

M. le PRESIDENT : J'ai le devoir de déclarer bien fondée l'objection soulevée ; en effet, l'article 24 des règles de la Chambre porte ce qui suit :

Tous les item figurant à l'ordre du jour sont pris en considération dans l'ordre de priorité assigné à chacun sur le feuilleton——

Mais il y a une réserve faite en faveur des projets de loi du Gouvernement ; elle se lit comme suit :

—en réservant au Gouvernement le droit de faire figurer les propositions ministérielles à la tête de la liste, dans l'ordre de rotation suivant lequel elles doivent être prises en considération les jours où les bills du Gouvernement ont la priorité.

Je trouve qu'il y a identité absolue entre cet amendement et le bill n° 4 qui est inscrit à l'ordre du jour comme projet de loi d'intérêt public.

(M. le Président fait rapport du projet de loi.)

SUBSIDES—MANITOBA—RAPPORT DE L'ELECTION.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

L'honorable GEO. E. FOSTER : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) me permettra-t-il d'appeler son attention sur ce qu'il disait hier en réponse à une question que lui faisait le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) au sujet des élections du Manitoba ? Voici ce que répondait le très honorable premier ministre :

Je dois dire à mon honorable ami (M. Borden) que le greffier de la couronne en chancellerie m'a fait tenir aujourd'hui même à ce propos deux notes dont je n'ai pas encore pu prendre connaissance. Je serai en mesure de lui répondre demain.

C'est aujourd'hui que le très honorable premier ministre devait fournir ces renseignements au chef de l'opposition, absent de la Chambre en ce moment.

Sir WILFRID LAURIER : Je regrette de ne pouvoir satisfaire aux désirs de l'honorable député, et je lui demanderai de bien vouloir attendre à demain. Il m'a été impossible jusqu'à présent d'examiner ces pièces.

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

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

Reprise de la Séance.

Edifices publics—Manitoba—salle d'exercice de Brandon, $20,000.

L'honorable M. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) : Rien encore n'a été dépensé pour cette salle d'exercice. Il y a là une compagnie d'infanterie à cheval.

M. BLAIN : Combien coûte une salle d'exercice comme celle que l'on projette de construire à Brandon ? Quelle pourrait bien être à peu près la différence des frais de construction d'un tel bâtiment, comparés à ceux d'un bâtiment de même dimension dans la province d'Ontario ?

M. HYMAN : Notre architecte est d'avis qu'une telle construction coûte 10 p. 100 plus cher au Manitoba.

M. FOSTER : Quels matériaux emploie-t-on ?

M. HYMAN : Ce sera un bâtiment de bois lambrissé en brique.

M. FOSTER : Dans mes voyages du côté de ces villes lointaines de l'Ouest, j'ai été surpris de voir combien la fabrication des briques y est à bon marché. A Edmonton, les briques se vendent $5 le mille ; à Moosejaw, environ $8. Je crois que nous payons plus que cela à Toronto, ou tout autant du moins. On comprend qu'à Edmonton les briques se puissent faire à meilleur marché, car le charbon y est plus facile à obtenir. Il me semble qu'avec de la brique à si bon marché, dans l'Ouest, il serait, à la fin du compte, moins coûteux de bâtir en briques qu'en bois, même lambrissé.

M. BLAIN : Puisque les briques sont à si bon marché au Manitoba, d'où vient cette différence de 10 p. 100 dont parle le ministre ?

M. HYMAN : Il y a une différence considérable dans le prix de la main-d'œuvre et des matériaux autres que la brique.

M. W. J. ROCHE : Je tiendrais à rappeler aussi l'attention du ministre sur la ville de Minnedosa où le besoin d'une salle d'exercice se fait vivement sentir. De toutes les villes manitobaines d'importance secondaire, Minnedosa est celle qui possède la compagnie la plus forte, et, dans le concours qui avait lieu à Brandon l'année dernière, c'est la compagnie de Minnedosa qui remportait presque tous les honneurs. Virden a moins d'importance que Minnedosa. On fait de la brique dans cette dernière ville, laquelle, d'ailleurs, a des droits à la considération du ministre depuis la promesse qu'on lui a faite l'année dernière.

M. HYMAN : Je me ferai un devoir d'en parler au ministre de la Milice.

(Adopté.)

Edifices fédéraux au Manitoba—réfections, améliorations, réparations, $8,000.

M. W. J. ROCHE : Qui est, à l'heure actuelle, inspecteur des édifices fédéraux au Manitoba ?

M. HYMAN : M. Chisholm.

M. INGRAM : Ce crédit dépasse de $2,000 celui de l'année dernière. Quelle en est la raison ?

M. HYMAN : Les édifices sont plus nombreux.

(Adopté.)

Selkirk—édifice public, $15,000.

M. HYMAN : L'emplacement n'est pas encore acheté. Ce bâtiment contiendra les bureaux de la poste, de la douane, des affaires indiennes et des pêcheries. La population au dernier recensement était de 2,188 habitants. Les recettes provenant de la poste et de la douane ont été l'année dernière de $5,000 à $6,000. Je ne crois pas qu'il soit possible de construire à cet endroit un bâtiment pour ces quatre services à moins de $16,000.

(Adopté.)

Virden—salle d'exercice, $20,000.

M. W. J. ROCHE : Quelles dimensions aura cet édifice ?

M. HYMAN : 60 pieds 10 pouces sur 31 pieds 8 pouces.

M. J. W. ROCHE : Quels matériaux y emploie-t-on ?

M. HYMAN : Du bois avec revêtement de briques.

M. J. W. ROCHE : Avez-vous dû acheter l'emplacement ?

M. HYMAN : Non, il nous a été donné.

M. J. W. ROCHE : Vers quel temps cet édifice sera-t-il terminé ?

M. HYMAN : Au mois d'octobre cette année.

M. INGRAM : Combien va-t-il coûter ?

M. HYMAN : D'après l'estimation qui en a été faite : $15,000.

M. INGRAM : Pourquoi alors demandez-vous $20,000 ?

M. HYMAN : En effet, j'ai ici une note relative à ce crédit, et à laquelle je n'avais pas pris garde. Je propose donc que la somme portée au budget soit réduite à $15,000.

M. W. J. ROCHE : Qui en a l'entreprise ?

M. HYMAN : M. W. H. Ireland.

(Adopté.)

Winnipeg—Dépôt de munitions de guerre, $10,000.

M. HYMAN : Des explications sur ce crédit ont été fournies hier soir.

M. INGRAM : Est-ce là ce que vous entendez faire par tout le pays ?

M. HYMAN : Oui, aux divers quartiers généraux.

(Adopté.)

Winnipeg—nouveau pavillon des immigrants, $62,000.

M. HYMAN : Ce crédit a pour objet d'assurer l'achèvement du pavillon déjà commencé et que le ministre de l'Intérieur nous avait demandé. L'entreprise a été accordée à la "Manitoba Construction Company." Le bâtiment sera terminé vers le 1er avril 1905. Le coût total est évalué à $177,000.

M. STAPLES : Où sera situé ce pavillon ?

M. HYMAN : Sur un emplacement que nous a concédé la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre les rues Maple et Fonseca, et dont la superficie est de 200 pieds sur 61 et 4 pouces. Les frais de construction sont de $162,000, et la dépense totale s'élèvera à $177,000 environ.

M. W. J. ROCHE : A-t-on fait quelque changement depuis l'année dernière ?

M. HYMAN : Oui, le bâtiment a été agrandi et mis à l'épreuve du feu.

M. W. J. ROCHE.

M. W. J. ROCHE : On l'évaluait l'année dernière à 60,000.

M. STAPLES : Qui en a l'entreprise ?

M. HYMAN : La "Manitoba Construction Company."

M. INGRAM : Est-ce l'ingénieur ordinaire de Winnipeg qui a la surveillance des travaux ou quelque autre ?

M. HYMAN : C'est M. Joseph Chisholm, l'architecte.

M. INGRAM : Fonctionnaire régulier ?

M. HYMAN : Oui.

(Adopté.)

Bâtiments militaires à Winnipeg—Logement des sous-officiers, y compris le corps de garde, $6,000.

M. W. J. ROCHE : On n'a encore rien dépensé pour cela ?

M. HYMAN : Non, rien. Ce bâtiment servira d'habitation aux sous-officiers mariés de l'escadron "A" ; il y aura là aussi le corps de garde, des cellules, les magasins du quartier-maître, une salle de lecture, etc.

M. INGRAM : Est-ce que cela se rattache à la salle d'armes ?

M. HYMAN : Non pas ; c'est pour la troupe régulière.

M. SAM. HUGHES : L'honorable ministre a-t-il à son département une liste des propriétés militaires cédées aux autorités coloniales par les autorités impériales ?

M. HYMAN : C'est au département de la Milice que cela doit se trouver.

(Adopté.)

Winnipeg—Terrain et bâtiment pour nouveau bureau de poste, $300,000.

M. W. J. ROCHE : Combien a coûté le terrain ?

M. HYMAN : $132,350.

M. W. J. ROCHE : A combien est évalué le coût total de l'édifice ?

M. HYMAN : A $600,000 environ.

M. W. J. ROCHE : Terrain compris ?

M. HYMAN : Non, à part l'emplacement.

M. W. J. ROCHE : Le crédit demandé ajoute beaucoup à celui de l'année dernière.

M. HYMAN : Il va sans dire qu'avant de passer le contrat il fallait faire voter un crédit.

M. W. J. ROCHE : Sur l'avis de qui a-t-on choisi cet emplacement ?

M. HYMAN : Je n'en sais trop rien. La chose a été longuement débattue l'année dernière dans cette enceinte. C'était une très bonne occasion. Nous aurions pu revendre

cet emplacement un prix plus élevé n'importe quand.

M. W. J. ROCHE : Est-ce un coin de rue ?

M. HYMAN : Non, ce n'est pas un coin de rue . Il y aura cependant un vide de chaque côté de l'édifice.

M. W. J. ROCHE : Que va-t-on faire de l'ancien bureau ?

M. HYMAN: Nous avons idée de nous en servir pour la douane.

M. W. J. ROCHE : On se rappellera peut-être qu'à la dernière session celui qui alors représentait ici le comté de Provencher avait signalé à la Chambre certaine clause de l'acte d'acquisition de la vieille propriété de Bannatyne, portant que le terrain cédé ne pourrait servir à autre chose qu'à y bâtir un bureau de poste. Le terrain était en quelque sorte donné, par cela même qu'il était entendu que l'on y construirait un bureau de poste. L'honorable ministre des Travaux publics répondit à cela que cette question de titre avait été portée à sa connaissance la veille seulement et qu'il promettait d'examiner la chose. Je ne crois pas qu'il ait jamais fourni à la Chambre des explications à ce sujet.

A-t-il été, oui ou non, convenu que ce terrain devait servir à perpétuité à l'établissement d'un bureau de poste ?

M. HYMAN : Le sous-ministre me dit que l'affaire a été étudiée, tant avant qu'après la mention qui en a été faite à la Chambre et que l'on n'a rien pu trouver au département qui puisse justifier une telle prétention.

M. W. J. ROCHE : Je vais lire ce que l'honorable ministre disait l'année dernère :

Ce n'est qu'hier qu'on a signalé à mon attention le titre de l'emplacement de l'hôtel des postes de Winnipeg. Je le fais examiner. Je crois qu'il nous a été donné à une certaine condition, mais il me semble que celle-ci n'est pas aussi rigoureuse que le prétend le représentant de Provencher (M. Larivière) quand il dit que l'hôtel des postes doit occuper cet emplacement. Je crois que le terrain a été vendu pour servir d'emplacement pour des bureaux publics.

M. HYMAN : Eh bien, ce sont là des bureaux publics.

M. W. J. ROCHE : Pour parler ainsi, il devait avoir en sa possession quelque document l'autorisant à faire ces déclarations.

M. HYMAN : Je demanderai au sous-ministre de s'enquérir de la chose.

M. INGRAM : De quelle grandeur est ce terrain ?

M. HYMAN : Il est de forme irrégulière : 166 pieds de front sur 80 à un bout et 134 à l'autre.

M. W. J. ROCHE : De qui a-t-il été acheté ?

M. HYMAN : De MM. W. F. Alloway et J. W. Good.

M. INGRAM : N'est-ce pas un très bon prix, $132,000 ?

M. HYMAN : C'est le prix. On m'assure au département que la propriété pourrait se vendre plus cher à l'heure même. Nous avons cherché à nous procurer un emplacement moins resserré, mais il est presque impossible de trouver près du centre de la ville des terrains à des prix qui puissent passer.

M. W. J. ROCHE : Qui est-ce qui a négocié la vente ?

M. HYMAN : M. Thos. B. Metcalfe.

M. W. J. ROCHE : A-t-il touché une commission ?

M. HYMAN : Nous n'avons fait que payer le prix du terrain.

(Adopté.)

Edifices publics dans les territoires du Nord-Ouest—caserne pour la troupe régulière (cavalerie de Strathcona), $40,000.

M. AMES : Où est cette caserne ?

M. HYMAN : Le ministère de la Milice n'a encore rien décidé relativement aux quartiers de la cavalerie de Strathcona, et nous attendons. Cette caserne est destinée à la troupe régulière.

(Adopté.)

Edifices publics à Calgary—agrandissement de l'entrepôt de douane, changements et agrandissement au bureau de poste, $40,000.

C'est un seul et même bâtiment, que l'on agrandit pour ces différents services. On n'y avait pas assez d'espace. Le bureau de poste actuel n'a que 1,300 pieds d'aire. Une fois agrandi, l'espace y sera presque triplé.

(Adopté.)

Calgary—bureau des titres, $15,000.

M. W. J. ROCHE : Le ministre voudrait-il bien nous donner un mot d'explication là-dessus ?

M. HYMAN : Je prierai le comité de bien vouloir réserver la discussion de cet article.

(Réservé.)

Palais de justice—logement pour la police et cachot, $1,500.

M. HYMAN : Ce crédit servira à différents besoins.

(Adopté.)

Prison d'Edmonton, $33,000.

M. HYMAN : C'est pour continuer les travaux qui se font à la prison de l'endroit. Il y a déjà quelque temps qu'ils sont commencés.

M. W. J. ROCHE : Combien l'ouvrage va-t-il coûter en tout ?

M. HYMAN : Le contrat porte $50,150.

(Adopté.)

Edifice public à Medicine-Hat, $15,000.

M. HYMAN : Il s'agit de doter Medicine-Hat d'un bâtiment servant aux fins de l'administration. Les recettes de la poste sont de $4,679 ; celles de la douane, de $26,113.

(Adopté.)

Edifice public à Moosejaw, $20,000.

M. W. J. ROCHE : Qu'est-ce que cela?

M. HYMAN : C'est pour un édifice civil à Moose-Jaw. L'entreprise est donnée. Les recettes de la poste pour 1903-1904 ont été de $7,800 et celles de la douane, $49,700.

M. FOSTER : Quel genre de construction ?

M. HYMAN : Un bâtiment en brique sur fondation de pierre.

M. FOSTER : Votre agent peut-il vous dire combien il paye la brique là-bas ?

M. HYMAN : De sept à huit dollars le mille de briques ; mais les travaux se font à forfait.

Edifice public à Prince-Albert, $40,000.

M. HYMAN : Les travaux sont adjugés.

M. FOSTER : Combien cet ouvrage va-t-il coûter ?

M. HYMAN : $95,000.

M. FOSTER : Quelle est la population de Prince-Albert ?

M. HYMAN : Elle est d'à peu près 2,500 habitants à l'heure actuelle ; mais ce bâtiment servira tout à la fois de palais de justice, de bureau de poste, de douane, de bureau des terres et de bureau d'enregistrement.

M. FOSTER : Quel est le chiffre de la recette ?

M. HYMAN : La poste a donné $5,249 et la douane, $8,427.

M. SAM. HUGHES : Quels édifices publics y a-t-on à l'heure qu'il est ?

M. HYMAN : Rien qu'un vieux palais de justice et une prison. On se sert d'une vieille construction, un simple rez-de-chaussée, comme de bureau des terres.

M. FOSTER : Combien a coûté l'emplacement ?

M. HYMAN : $1,400.

M. SAM. HUGHES : Le bâtiment ne se trouvera donc pas sur l'emplacement du vieux palais de justice ?

M. HYMAN : Non.

M. SAM. HUGHES : Pourquoi cela ?

M. HYMAN : Le palais de justice actuel est, me dit-on, tout à fait en dehors de l'agglomération.

M. HYMAN.

M. SAM. HUGHES : Cela pouvait se dire lorsque la ville n'avait qu'une rue longeant la rivière ; le palais était alors à une couple de rues en arrière ; mais aujourd'hui il s'est formé près du bureau de poste tout un groupe d'habitations très jolies. Un citoyen de l'endroit, qui est aujourd'hui au Sénat, y a sa demeure beaucoup plus en arrière que le palais de justice.

M. INGRAM : Quand ces travaux seront-ils terminés ?

M. HYMAN : L'adjudication a été passée le 1er janvier et le bâtiment sera achevé en octobre 1906.

(Adopté.)

Red-Deer—palais de justice, violon et bureau des terres, $6,000.

M. HYMAN : L'entreprise est adjugée.

M. FOSTER : Combien va coûter ce travail ?

M. HYMAN : $20,000, d'après l'estimation qui en a été faite.

M. FOSTER : Quand sera-t-il terminé ?

M. HYMAN : Le 20 novembre.

M. FOSTER : C'est une bien belle petite ville, et ce n'est pas trop faire que de la doter d'un bâtiment de ce prix.

(Adopté.)

Régina—bureau de poste, douane, etc., $20,000.

M. HYMAN : Les recettes de la poste à Régina étaient l'année dernière de $20,736, et celles de la douane, de $241,000. Le bâtiment coûtera, après achèvement, $55,000.

M. FOSTER : Où va-t-on le placer ?

M. HYMAN : L'emplacement n'est pas encore acheté.

M. FOSTER : Y a-t-il eu des pourparlers à cet effet ?

M. HYMAN : Oui, mais rien de définitif.

M. MONK : J'aimerais à savoir du ministre quelle est l'idée du Gouvernement quant à certains de ces crédits. Nous avons voté ce soir et on va sans doute nous demander encore de voter des sommes d'argent destinées à être dépensées en travaux d'intérêt purement provincial, comme les asiles et les prisons. La loi d'autonomie, comme on l'appelle, entrera en vigueur le 1er juillet prochain, et que deviendrait alors ces crédits ? Quelques-uns pourront ne pas avoir été dépensés ; certains bâtiments sont en cours de construction, d'autres ne seront même pas commencés le premier juillet. Qu'est-ce que le Gouvernement entend faire à l'égard de ces ouvrages qui par leur nature intéressent exclusivement les provinces ? Un crédit voté pour une fin déterminée, même pour des fins purement provinciales, ne peut être que

difficilement détourné de sa destination : il faut l'employer à cette fin et à nulle autre.

M. HYMAN : Quoi qu'il en soit des observations de l'honorable député (M. Monk), il nous faut bien faire honneur à nos engagements. Ces crédits ont trait à des adjudications passées, il y a déjà quelque temps, par le ministère des Travaux publics. Le Gouvernement n'a rien décidé encore que je sache, mais il est à présumer qu'après l'adoption du projet de loi relatif à l'autonomie des territoires du Nord-Ouest, ces ouvrages seront remis aux nouvelles provinces. La seule difficulté que j'y voie, c'est en ce qui concerne les édifices à double fin, qui sont en partie utilisés pour un service provincial et une partie pour un service fédéral, comme celui de Prince-Albert, qui sert de bureau de poste, de douane et aussi de palais de justice. En pareil cas, nous aurons soit à retenir le bâtiment et indemniser l'administration provinciale ou le lui céder et recevoir d'elle une compensation pécuniaire. Je ne vois pas d'autre moyen de régler équitablement la difficulté.

M. W. J. ROCHE : Le Gouvernement a-t-il songé qu'il faudrait un pénitencier pour les Territoires ?

M. HYMAN : Je ne sache pas qu'il ait encore été question de cela. On a proposé, je crois, de faire servir à cette fin la prison d'Edmonton.

M. MONK : Vu que certains de ces crédits sont destinés à des ouvrages d'un caractère purement provincial, je crois qu'il serait bon de ne pas voter de trop fortes sommes pour de tels objets.

M. HYMAN : Je n'entends rien demander de nouveau pour des travaux de ce genre. Nous ne faisons que pourvoir à l'exécution des contrats existants.

(Adopté.)

Edifice public à Saskatoon, $5,000.

M. HYMAN : Les recettes de la poste se sont élevées pour l'exercice 1902-1903 à la somme de $2,000, et pour 1903-1904, à $4,195. Saskatoon est une ville très florissante. On évalue à $9,500 la construction du bâtiment, et, en y comprenant le chauffage et les dépenses imprévues, $14,500. L'ouvrage n'est pas encore commencé. Le bâtiment sera fait de briques.

M. INGRAM : Quelle est la population de la ville ?

M. HYMAN : Je n'ai rien qui m'indique sa population actuelle ; elle était en 1901 de 500 à 600 cents âmes.

M. SAM. HUGHES : Saskatoon est une très belle ville ; elle doit beaucoup de son importance à ce fait que depuis une couple d'années elle est le point où les colons qui arrivent là par le chemin de fer de Régina au lac Long et à la Saskatchewan laissent la voie ferrée pour gagner à pied leur destination. Les compagnies de chemin de fer Canadien du Pacifique et Canadien du Nord auront bientôt des voies qui traverseront la ville, et ce sera alors un lieu important.

(Adopté.)

Edifices fédéraux en Colombie-Anglaise.—Réfections, améliorations, réparations, $8,000.

M. HERRON : J'aimerais à savoir du ministre si le Gouvernement a l'intention de construire un bâtiment civil à Pincher-Creek. Nous n'avons jamais eu d'édifice public dans cette ville, pas même pour les séances des tribunaux, et je crois que la population y est assez considérable pour mériter d'avoir un édifice comme il s'en construit dans bien d'autres villes moins importantes et qui progressent moins rapidement.

M. HYMAN : Je rappellerai à mon honorable ami que s'il faut un bâtiment civil à cet endroit pour y tenir une cour de justice, il appartiendra, après le 1er juillet, à la nouvelle administration provinciale d'y voir, et c'est aux autorités de la province que mon honorable ami devra faire ses représentations. Jamais, que je sache, il n'a été demandé au Gouvernement de construire un tel bâtiment à Pincher-Creek ; mais je serai heureux d'entendre les observations que mon honorable ami peut avoir à présenter à cet égard.

(Adopté.)

Fernie, C.-A.—édifice public, $10,000.

M. HYMAN : Le revenu postal est de $5,500 et celui des douanes, de $8,200. D'après les calculs, l'édifice coûtera $21,500. L'emplacement n'a pas encore été choisi.

M. W. J. ROCHE : Le choix de l'emplacement a-t-il fait naître des difficultés ?

M. HYMAN : Pas que je sache.

(Adopté.)

New-Westminster—édifice public—agrandissements afin de loger la division du service relatif aux Indiens, $7,000.

M. HYMAN : Ce crédit est affecté à la construction d'un édifice demandé par le ministère de l'Intérieur. Mais depuis on m'a représenté à plusieurs reprises que l'édifice actuel à New-Westminster est encombré et insuffisant. La division du service des pêcheries du ministère de la Marine et des Pêcheries sera aussi installée dans cet édifice, ce qui en augmentera le coût. Cette somme de $7,000 ne représente que le prix de l'édifice destiné au ministère de l'Intérieur.

(Adopté.)

Vancouver—édifice public, $100,000.

M. HYMAN : Il ne s'agit pas seulement d'un bureau de poste, mais aussi d'un bureau de douane et d'un entrepôt pour l'exa-

men des marchandises. On est à préparer les plans et devis. Cet édifice sera très coûteux et je ne vois pas qu'il puisse être construit pour moins de $400,000 ou $450,000.

M. BLAIN : Quand sera-t-il fini ?

M. HYMAN : Comme l'entreprise n'est pas encore adjugée, je ne puis pas le dire, mais ce sera le plus tôt possible, car on en a grandement besoin.

(Adopté.)

Appointements des commis des travaux, aides, etc.—édifices publics, en général, $14,000.

M. HYMAN : Ce crédit est destiné à payer les commis des travaux et leurs aides, ailleurs qu'à Ottawa.

M. FOSTER : Combien en paie-t-on avec ces $14,000 ?

M. HYMAN : Dix.

M. FOSTER : Ils sont dispersés par tout le pays, n'est-ce pas ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : L'honorable ministre peut-il dire où ils se trouvent ?

M. HYMAN : Il y en a deux à Ottawa, un à Québec, un à Winnipeg, deux à Montréal, deux à Victoria, un à Régina et un à Trois-Rivières.

M. FOSTER : Il n'y en a pas dans le Nouveau-Brunswick ?

M. HYMAN : Oui.

M. FOSTER : Et dans la Nouvelle-Ecosse ?

M. HYMAN : Dans cette province, ce travail est fait par M. Doddrell, l'ingénieur du département.

M. FOSTER : Ce sont là tous les surveillants des travaux préposés à la construction des édifices publics dans tout le Canada ?

M. HYMAN : Oui.

M. INGRAM : Cela ne comprend pas les architectes ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Vous n'avez pas mentionné Ontario.

M. HYMAN : C'est M. Curry, l'architecte de Toronto, qui en est chargé.

M. INGRAM : Je suppose que l'honorable ministre a conservé le système en usage depuis des années. Quand il construit un édifice il emploie un surveillant des travaux à tant par jour. Ce système est en vogue depuis des années et provoque des protestations à chaque session. Ces surveillants contribuent à faire traîner les travaux en n'obligeant pas les entrepreneurs à employer plus d'ouvriers. Ils reçoivent de $2.50 à $7 par jour, et plus les travaux durent longtemps, mieux c'est pour eux. Il en résulte que le Gouvernement met deux ans à construire un édifice qu'un entrepreneur ordinaire construirait en quatre ou cinq mois.

M. HYMAN : L'honorable député pousse les choses à l'extrême. La date à laquelle les travaux doivent être terminés est stipulée au contrat. Il faut nécessairement un commis des travaux, quelqu'un qui représente le ministère. Nous ne pouvons pas employer toujours des architectes, pour cela. Dans les grandes villes, à London, par exemple, et à Toronto, c'est un architecte qui est chargé de la surveillance des travaux. Mais on construit aussi des édifices dans des localités où il n'y a pas d'architectes. Il nous faut alors un surveillant des travaux, et je ne vois pas comment on pourrait le payer autrement qu'à la journée. On ne peut pas l'engager à forfait.

M. INGRAM : Pourquoi pas ?

M. HYMAN : Dans ce cas, ses appointements seraient calculés sur le pied de tant par jour, ce qui reviendrait au même.

M. INGRAM : On pourrait lui donner une commission sur le prix de l'entreprise. Alors il aurait intérêt à gagner son argent, dans le plus court délai possible et il insisterait pour que l'entrepreneur engageât un nombre suffisant d'ouvriers. Tandis que s'il est payé $5 ou $6 par jour, il verra avec plaisir les travaux se prolonger. Ce système défectueux nous fait perdre de l'argent tous les ans.

M. HYMAN : J'ai construit un assez grand nombre d'édifices et je n'ai jamais entendu parler d'un surveillant des travaux payé de la manière dont parle l'honorable député. Je ne crois pas qu'elle soit en usage, chez les particuliers ou les compagnies privées. Comme je l'ai dit, nous employons des architectes là où nous le pouvons, mais quand on construit un édifice dans une petite localité cela n'est pas possible.

M. INGRAM : Il n'est pas nécessaire d'être architecte pour veiller à ce que l'entrepreneur se conforme aux plans et devis et qu'il emploie un nombre suffisant d'ouvriers pour terminer les travaux dans un délai raisonnable. Chez nous, la municipalité a fait construire un édifice qui a coûté $50,000 ou $60,000. L'architecte recevait une commission et il tint la main à ce qu'il y eût un nombre suffisant d'ouvriers. Il était en même temps inspecteur des travaux de la salle d'armes. Il visitait la salle d'armes le matin et consacrait le reste de la journée à l'édifice municipal. Il tolérait qu'il n'y eut que deux ou trois ouvriers à l'ouvrage sur les travaux du Gouvernement, mais il exigeait qu'ils fussent au grand complet sur l'autre. Comme résultat, l'édifice municipal a été fini avant l'autre, qui n'était pas de moitié aussi considérable. Si l'on tient compte du nombre d'édifices publics qui se construisent dans

le pays, on comprend le tort que subit le pays de ce chef. Dans les entreprises privées, il n'est pas rare de voir un architecte recevoir, comme appointements, une commission sur le coût de l'édifice. Cela se voit souvent dans les villes.

M. HERRON : Je signalerai à l'honorable ministre un cas de cette nature. Les travaux avaient été adjugés, et le surveillant des travaux recevait, je crois, $7 par jour. Le malheur, c'est que ce surveillant n'était pas même un ouvrier. Les travaux ont duré environ un an et demi et cet homme a touché $1,200 et $1,300 pour ses services.

M. HYMAN : L'honorable député peut-il dire de quel édifice il veut parler.

M. HERRON: Le palais de justice à Fort Macleod. Je suis convaincu que ce surveillant ne possédait pas assez de connaissances pour surveiller même la construction d'une maison de pompe. Cependant, il a touché ses appointements tant qu'ont duré les travaux.

M. HYMAN : L'honorable député fait erreur. Dans le cas dont il parle, le surveillant a reçu $4 par jour et non $7.

M. HERRON : L'honorable ministre peut-il nous dire ce qu'il a reçu en tout ? On me dit qu'il a touché environ $1,300.

M. INGRAM : Ce que vient de dire le ministre n'empêche pas que les surveillants dans la Colombie-Anglaise reçoivent $7 par jour.

M. FOSTER : Prenons le cas d'un de ces surveillants de travaux publics ,celui de Québec, par exemple. Il reçoit un salaire annuel de $1,282. Que fait-il au juste ? Quelles sont ses fonctions du 1er janvier au 31 décembre ?

M. HYMAN : Il a la surveillance de tous les travaux publics dans ce district.

M. FOSTER : Qu'entendez-vous par ce mot " surveillance " ?

M. HYMAN : Il inspecte tous les édifices; il voit à ce que les gardiens fassent leur devoir. L'inspecteur de Québec, dont parle l'honorable député, est aussi chargé de la surveillance des édifices publics de la Grosse-Ile, où il se rend très souvent. Ces inspecteurs ont la surveillance des édifices publics de leur district.

M. FOSTER : Son district comprend-il toute la province ?

M. HYMAN : Non ; nous en avons aussi un à Montréal.

M. FOSTER : Celui-ci s'occupe de ce qu'on appelle le district de Québec. Il est tenu de visiter les endroits où il y a des édifices publics et de les inspecter ?

M. HYMAN : Il va où nous l'envoyons. Ils sont surtout employés à l'achat des emplacements. Le département n'achète jamais un terrain sans avoir un rapport soit d'un fonctionnaire envoyé spécialement d'ici, soit d'un de ces inspecteurs.

M. FOSTER : Quand le Gouvernement a besoin d'un terrain, l'inspecteur fait-il un rapport ? Voilà une de ses occupations. Surveille-t-il aussi les travaux des édifices en construction ?

M. HYMAN : Il surveille tous les travaux de réparation et de réfection et non des édifices nouveaux, car, dans ce cas, il serait obligé de se tenir tout le temps sur les lieux.

M. FOSTER : Il n'a rien à faire avec les nouveaux édifices ?

M. HYMAN : C'est l'architecte qui voit à cela. Si nous pouvons utiliser les services d'un de ces fonctionnaires, nous le faisons. Pour le bureau de poste d'Ottawa, par exemple, les travaux sont surveillés par M. Adams qui est payé à même ce crédit.

M. FOSTER : Parce qu'il est à Ottawa et n'a rien autre chose à faire. Mais si le Gouvernement faisait construire un édifice de $20,000 à $30,000 à la Grosse-Ile, la surveillance des travaux ne serait pas confiée à l'inspecteur de Québec. Le Gouvernement mettrait un surveillant qui se tiendrait tout le temps sur les lieux. Je voudrais savoir ce que font ces agents.

M. HYMAN : Ils visitent les travaux pendant la construction, inspectent les travaux.

M. FOSTER : Ils surveillent aussi les réparations aux édifices publics, et quelque fois les travaux des nouveaux édifices en voie de construction et font rapport. A qui font-ils ces rapports ?

M. HYMAN : Directement à l'architecte en chef.

M. FOSTER : Sont-ils bien occupés ?

M. HYMAN : Les occupations que vient de mentionner l'honorable député prennent tout leur temps.

M. FOSTER : Les plans de ces édifices sont-ils tous préparés au ministère ?

M. HYMAN : Oui. Il arrive quelquefois que le département emploie des architectes étrangers au département, et ce sont ces architectes qui font tout le travail.

M. FOSTER : Si vous aviez un bureau de poste de $20,000 à construire à Québec ?

M. HYMAN : Les plans seraient préparés ici.

M. FOSTER : Les architectes du département prépareraient tous les plans de cet édifice ?

M. HYMAN : Presque invariablement. Il arrive quelquefois que nous employons un architecte étranger, mais ce n'est pas la règle. Nous avons ici un personnel expressément pour cela.

M. FOSTER : Quand les plans sont préparés et que les travaux sont adjugés, employez-vous un architecte de la localité pour surveiller la construction de l'édifice ?

M. HYMAN : Assez souvent.

M. FOSTER : Employez-vous aussi un surveillant des travaux ?

M. HYMAN : Pas quand il y a un architecte.

M. FOSTER : Quand vous employez un architecte qui ne surveille pas les travaux, comment le payez-vous ?

M. HYMAN : Il reçoit une commission et il est censé payer lui-même un surveillant qui se tient constamment sur les lieux.

M. FOSTER : C'est-à-dire, dans certains cas. Dans le cas de tous les édifices dont les plans sont préparés ici et pour lesquels vous n'employez pas un architecte et un surveillant des travaux de la localité, il n'y a pas d'autre architecte que celui du département pour surveiller les travaux ?

M. HYMAN : Personne de payé à même ce crédit.

M. FOSTER : Je parle de gens payés pour voir à ce que les plans de l'architecte soient suivis fidèlement dans la construction de l'édifice—un surveillant des travaux temporaires, pour ainsi dire—pendant que les travaux sont en cours. Dans ce cas employez-vous un architecte ?

M. HYMAN : Non.

M. FOSTER : Alors vous chargez quelqu'un de voir à ce que l'édifice soit construit conformément aux plans de l'architecte. Ce surveillant est naturellement un homme du métier ?

M. HYMAN : Oui, un homme qui connaît la maçonnerie et la charpenterie.

M. MONK : Quand il s'agit de réparations considérables, de changements ou d'améliorations, comme ceux pour lesquels nous avons voté des sommes très élevées, les plans sont-ils faits d'avance dans les bureaux du ministre ?

M. HYMAN : Oui.

M. MONK : Qui est chargé de faire un rapport sur la nécessité et le coût probable de ces réparations ? Cette année nous avons voté environ $200,000 pour réparations aux édifices publics dans la province de Québec. Le ministre a dû recevoir des rapports établissant la nécessité et le coût estimatif de ces travaux. Par qui ces rapports sont-ils préparés ?

M. HYMAN : Ces rapports viennent du ministère qui occupe l'édifice. Par exemple, s'il s'agit de réparer un bureau de poste, c'est le ministère des Postes qui fait un rapport demandant des réparations ou des extensions. Alors, le personnel du ministère des Travaux publics prépare les plans nécessaires.

M. MONK : Je comprends que ces demandes viennent du ministère intéressé. Mais avant qu'un crédit soit demandé dans le budget, qui se fait au Gouvernement un rapport sur coût estimatif, la nécessité et la nature de ces réparations ?

M. HYMAN : L'architecte en chef du département.

M. MONK : Alors, il se rend sur les lieux pour préparer son travail ?

M. HYMAN : Il ne peut pas visiter en personne toutes les localités, mais il envoie un membre de son personnel à chacun de ces endroits.

M. MONK : Quand les travaux ont été décidés, qui est chargé de surveiller leur exécution ? Nous venons, par exemple, de voter $25,000 pour faire certains changements sur le devant du bureau de poste de Montréal.

M. HYMAN : Ces travaux se font sous la surveillance des agents du ministère, dans les différentes villes. A Montréal nous avons un agent qui est payé à même le crédit que nous discutons en ce moment. Dans le cas dont parle l'honorable député, c'est cet agent qui surveillera les travaux de réparation.

M. MONK : On a mentionné le nom de M. Béland, comme agent à Québec ; quel est celui de Montréal ?

M. HYMAN : M. C. Desjardins.

M. MACDONELL : Et à Toronto ?

M. HYMAN : C'est M. Hamilton qui a la surveillance de tous les édifices, pour ce qui concerne les employés. Comme architecte nous employons ordinairement M. Currie ; c'est lui que nous consultons et qui prépare les plans quand il y a des réparations ou des réfections à faire.

M. MACDONELL : Je parle plus particulièrement des réparations.

M. HYMAN : C'est M. Currie qui s'en occupe généralement.

M. MACDONELL : L'an dernier on a fait beaucoup de réparations au bureau de poste de Toronto. Qui avait la surveillance de ces travaux ?

M. HYMAN : M. Currie.

M. BLAIN : Dans le cas du palais de justice de Macleod (N.-O.), dont mon honorable ami a parlé, il y a un instant, je vois que l'architecte a reçu $1,415 sur une entreprise de $13,973 et que le surveillant des travaux a aussi touché $1,464, soit pour les deux, $2,879. N'est-ce pas une commission un peu élevée ?

Le ministre n'a-t-il pas dans ses bureaux assez d'employés pour préparer ces plans sans avoir à recourir à des architectes de l'extérieur ? Ce sont des édifices comme on en

construit presque tous les jours. De nouvelles villes surgissent et un crédit est voté pour y construire un palais de justice. Les plans préparés pour une localité peuvent servir pour une autre, avec très peu de modifications. Quand il s'est agi de construire ce palais de justice à Fort-Macleod, le ministre devait avoir dans ses bureaux des plans et devis appropriées à cet édifice, sans être obligé de donner $1,415 à un architecte étranger au département.

M. HYMAN : Nous n'avons pas employé d'architecte.

M. BLAIN : Mais oui : MM. Martel et Langelier, $1,415.

M. HYMAN : Ce sont les entrepreneurs qui ont posé les appareils de chauffage.

M. BLAIN : Je n'en demande pas moins au ministre de répondre à ma question. Quand il s'agit de construire un édifice, à Macleod, par exemple, le ministère a-t-il des plans et devis appropriés à une ville de cette importance, ou est-on obligé d'en préparer de nouveaux chaque fois ?

M. HYMAN : Tout dépend du terrain. Il est presque impossible que le même plan s'adapte à deux endroits différents. La moindre différence entre deux terrains nécessite la préparation de nouveaux plans. Il est de règle de préparer tous les plans dans les bureaux du ministère, ici. Mais il arrive quelquefois que nous sommes obligés de faire des exceptions, et d'employer un architecte ordinaire. Dans ce cas, on lui confie la surveillance des travaux et il reçoit une commission sur le coût de l'entreprise. Mais, même quand les plans sont faits par un architecte étranger, ils sont toujours envoyés au département et examinés par l'architecte en chef, avant que les travaux puissent être commencés.

M. MONK : Quel est ce M. Camille Desjardins que l'honorable ministre a mentionné il y a un instant, et depuis quand remplit-il les fonctions d'agent du ministère des Travaux publics à Montréal ?

M. HYMAN : Depuis environ quinze ans. C'est le beau-frère de l'honorable juge Ouimet, et c'est ce dernier qui l'a nommé.

M. MONK : Quels sont ses appointements ?

M. HYMAN : $1,080.

(Adopté.)

Construction de salles d'armes, $50,000.

M. FOSTER : Est-ce le premier argent qu'on dépense pour cette entreprise ?

M. HYMAN : Ce crédit est inscrit au budget depuis un certain nombre d'années. Il a été demandé par le ministère de la Milice en vue de construire de petits dépôts d'armes à différents endroits.

M. FOSTER : Quels dépôts d'armes a-t-on l'intention de construire ?

M. HYMAN : A l'heure qu'il est, je n'ai pas encore de demandes spéciales pour l'emploi de ce crédit.

M. FOSTER : Le ministre considère-t-il que c'est régulier de venir demander à la Chambre une somme ronde de $50,000 ou $100,000, quand il n'a pas encore décidé où il construira ces dépôts d'armes ? Ce n'est pas ainsi que se votent les crédits. On ne demande pas d'argent avant d'avoir décidé quel usage en sera fait, et sans donner des explications détaillées. La Chambre ne peut pas voter ainsi une somme ronde de $50,000 ou $100,000 et la mettre à la disposition d'un ministre, surtout du ministre de la Milice et de la Défense (sir Frederick Borden).

M. HYMAN : L'honorable député doit comprendre qu'une partie de ce crédit sera affectée à solder certains travaux qui sont déjà adjugés.

M. FOSTER : Expliquez-nous quels sont ces travaux ?

M. HYMAN : Ce sont de nouveaux dépôts d'armes ; mais ils ne représentent pas la totalité de ce crédit.

M. FOSTER : Où sont ces dépôts et combien devront-ils coûter ?

M. HYMAN : Il y en a à Kaslo, Fredericton et Brockville.

M. FOSTER : Que se propose-t-on de faire à Kaslo ?

M. HYMAN : Je vois que le dépôt de Kaslo a été complété avec le crédit affecté à l'exercice courant.

M. FOSTER : Alors, retranchez-le.

M. HYMAN : Il y aura à en construire un à Burford et un autre à Fredericton. Il y a aussi certaines dépenses à faire à Brockville.

M. FOSTER : Que coûteront ces trois dépôts d'armes ?

M. HYMAN : Environ $30,000 .

M. FOSTER : Que construit-on à Burford ?

M. HYMAN : Une salle d'armes.

M. FOSTER : Pourquoi ne demandez-vous pas dans le budget une somme de $30,000 pour une salle d'armes à Burford, comme vous faites pour les autres endroits où vous dépensez de $10,000 à $30,000 ?

M. HYMAN : Il s'agit d'une très petite somme.

M. FOSTER : Une très petite somme $30,000 ?

M. HYMAN : Non ; $30,000 représente Burford et Frédéricton ensemble.

M. FOSTER : Que prétendez-vous dépenser à Burford ?

M. HYMAN : $9,900.

M. FOSTER : Et à Fredericton ?

M. HYMAN : $12,000. De plus il y aura le calorifère, l'installation de l'électricité et les dépenses éventuelles. Les deux édifices coûteront environ $30,000.

M. FOSTER : Voici comment je comprends l'affaire. Le ministre demande un crédit de $50,000 pour construire des salles d'armes. A force de questions nous apprenons qu'il a besoin de $9,900 pour une salle d'armes à Burford et de $12,000 pour une autre à Frédéricton. Ces dépenses peuvent être très légitimes, mais pourquoi le ministre au lieu de demander une somme ronde pour des salles d'armes, ne met-il pas dans son budget " pour une salle d'armes à Burford, $9,900 " et " pour une salle d'armes à Fredericton, $12,000 " ? Voilà comment la chose devrait être faite et je demanderai certainement que le budget soit amendé de cette manière. C'est absolument nécessaire, car sans cela le ministre pourrait tout aussi bien nous dire qu'il a besoin de $500,000 pour construire des salles d'armes, sans donner la moindre explication, et ce n'est pas ainsi que les crédits doivent être votés par la Chambre des communes. Il faut demander un crédit spécial pour chaque construction. Quand il s'agit de réparations, cela n'est pas toujours facile, car il y a souvent de petits travaux coûtant de $10 à $300 ou $400, mais ici, il s'agit de constructions nouvelles.

Sir FREDERICK BORDEN : Le principe de voter une somme ronde pour la construction de petites salles d'armes a été adopté, il y a déjà quelques années. J'ignore si l'honorable député faisait alors partie du parlement.

M. FOSTER : Je ne le crois pas.

Sir FREDERICK BORDEN : Dans tous les cas, il y a de cela trois ou quatre ans, et voici pourquoi : assez souvent, un besoin imprévu et qui ne pouvait pas être prévu, surgit, et on a jugé à propos de mettre dans le budget une certaine somme—je crois qu'on a commencé par $35,000 ou $40,000—destinée à construire des salles d'armes dont le prix varie entre $2,500 et $10,000. La question a été discutée, le Parlement s'est prononcé affirmativement et voilà pourquoi ce crédit est aujourd'hui dans le budget. L'honorable député de Toronto qui, soit dit en passant, semble avoir perdu toute confiance en moi, a fait allusion à mon absence de la Chambre, hier soir. En thèse générale il a raison ; un ministre intéressé dans le vote d'un crédit devrait être présent quand ce crédit est discuté, mais malheureusement, j'ai été obligé de m'absenter hier.

L'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) demande aussi quelle est la politique du Gouvernement sur cette question. C'est une curiosité parfaitement légitime de sa part, et s'il n'avait pas été absent du Parlement pendant quatre ou cinq ans, il saurait quelle est cette politique et il saurait qu'elle a été clairement expliquée. Il n'est peut-être pas hors de propos de rappeler quelques-unes des déclarations que j'ai faites sur cette même question il y a trois ans, et avec la permission du comité, je citerai ce que j'ai dit alors. Au mois d'octobre 1903, l'honorable député de Peel (M. Blain) m'avait posé une question, et dans ma réponse, aux pages 13350 et 13351, des débats de 1903, je disais :

Mon honorable ami comprendra qu'il est impossible de tout faire à la fois. Il faudrait dépenser un ou deux millions de dollars, et peut-être plus, pour procurer des édifices convenables aux divers corps de la milice dans toute l'étendue du pays. Nous faisons tout ce que nous pouvons, et je puis donner à mon honorable ami l'assurance que nous choisissons les endroits qui nous sont désignés et que nous n'obéissons pas à des considérations politiques, mais que nous consultons plutôt les besoins de la milice. Quant aux districts ruraux et aux villes de moindre importance où il n'y a qu'une seule compagnie, je suis d'avis qu'il faut y construire un édifice qui puisse servir de quartiers de réunion de salle d'exercice et de dépôt d'armes et qui soit pourvu d'une salle de lecture assez vaste pour que les officiers puissent y réunir leurs hommes à la veillée et leur inculquer les connaissances nécessaires à l'aide de tableaux noirs. J'ai formé ce projet et j'espère pouvoir le mener à bonne fin avant longtemps. Je m'occuperai de chaque village de quelque importance.

Plus tard, je revins à la charge, et le 8 octobre je tenais le langage suivant qui se trouve rapporté à la page 13679 (v.f.) du même volume :

J'ai déjà parlé de l'importance de fournir à notre milice les logements et les installations convenables. Si nous tenons à donner une valeur réelle à notre infanterie, il faut pourvoir à ce que chaque unité, chaque compagnie possède des quartiers convenables pour cent hommes au moins où ils puissent se réunir et passer la soirée. Ces installations leur serviraient en quelque sorte de cercle où ils auraient à leur disposition des tableaux et autres moyens de s'instruire dans l'art de la guerre. On arriverait ainsi à inspirer aux militaires un plus vif intérêt pour les choses de la guerre ; on les réunirait en faisceau et on obtiendrait les sympathies des hommes d'élite. Alors, il ne serait plus question de savoir s'il faut leur accorder 75 cents ou un dollar par jour. Ce n'est pas l'esprit de lucre qui est le mobile de cette catégorie de militaires ; ils s'inspirent du loyalisme et du désir de servir leur pays, et ils ne cherchent que l'occasion d'acquérir les connaissances nécessaires pour réaliser ce but.

Si j'ai lu cet extrait, c'est uniquement afin de démontrer que ce problème a été étudié et que le ministère s'est tracé une ligne de conduite à cet égard. Je puis ajouter qu'à mon avis il devrait y avoir aux quartiers de rassemblement de chaque compagnie, de chaque unité, un édifice convenable. J'avais espéré pouvoir construire des édifices de ce

genre dans les districts ruraux à raison de $2,500 pour les plus petits et de cinq, six ou sept mille dollars pour les autres, et loger convenablement toute la milice canadienne avec un à deux millions de dollars, en répartissant la dépense sur cinq, six ou même dix années, de manière que le fardeau ne s'en fasse pas trop sentir à un moment donné. Force m'est de convenir et le ministre des Travaux publics ne me contredira pas, j'en suis certain, que le coût des édifices que nous avons construits m'a désagréablement surpris.

M. FOSTER : C'est-à-dire qu'ils ont coûté plus cher que vous ne l'aviez calculé.

Sir FREDERICK BORDEN : Plus cher que je ne m'y attendais et plus cher qu'ils auraient dû coûter, selon moi.

M. FOSTER : Voilà l'inconvénient. Il en a toujours été ainsi ; l'histoire se répète.

Sir FREDERICK BORDEN : Je crois qu'il est possible de trouver un moyen de construire ces édifices à meilleur marché. Hier encore, j'en parlais à mon collègue, le ministre intérimaire des Travaux publics. Nous sommes convenus de nommer un comité mixte composé de fonctionnaires de son ministère et du mien—un ou deux de chaque côté—qui se réuniraient de temps à autre, une fois par semaine, par quinzaine ou par mois pour s'occuper de toutes les questions qui intéressent nos deux ministères de la construction de bâtiments ou de l'exécution d'autres travaux par le ministère des Travaux publics pour les besoins de la milice. C'est ce que nous nous proposons de faire, et j'espère pouvoir dans un avenir rapproché, avant la clôture de la session, soumettre à la Chambre un projet soigneusement élaboré relativement au coût de ces bâtiments dont les dimensions varieront, les uns pouvant recevoir cent ou cent vingt-cinq hommes, et les autres en loger jusqu'à mille. En attendant, je demande au comité de ne pas refuser ce crédit général. Mon ministère devra remettre au ministère des Travaux publics une liste soigneusement préparée des endroits qui ont le plus besoin de bâtiments militaires et j'affirme au comité que la préparation de cette liste sera confiée aux fonctionnaires militaires et soumise au conseil de la milice. Rien ne sera entrepris avant que le conseil se prononce sur la nécessité et l'importance des travaux.

M. FOSTER : Je suis bien aise que le ministre soit présent. Son absence hier soir était regrettable, mais nous l'excuserons parce qu'il a avoué sa faute de bonne grâce. Je regrette aussi de l'avoir obligé à consacrer un quart d'heure à répéter ce qu'il avait déjà dit précédemment. C'est mon absence de cette Chambre durant la dernière législature qui lui a valu cette corvée. Ce n'est pas ma faute si j'ai été absent et s'il a éprouvé des ennuis, qu'il s'en prenne au directeur général des Postes qui sommeille paisiblement en avant de lui, car je crois qu'il a grandement contribué à me tenir éloigné de cette enceinte. Si j'ai été absent depuis trois ou quatre ans et si j'ai obligé le ministre de la Milice à répéter pendant un quart d'heure ce qu'il avait dit il y a quelques mois, le principal coupable est le directeur général des Postes.

C'est grâce à la lumière que jette sur la question le ministre qui demande un crédit que le comité peut comprendre à quelle fin la somme demandée doit servir.

J'ai dit que le ministère des Travaux publics souffrait d'un mal chronique. Il en était déjà ainsi lorsque j'étais ministre. Il y avait un conflit perpétuel—et je ne crains pas d'affirmer que les ministres qui ont de grands travaux à faire exécuter de nos jours se trouvent dans le même cas—et celui qui veut construire un magasin et un abri pour un corps de cent soldats, ce qui coûterait $2,000 ou $2,500 à un véritable homme d'affaires, s'aperçoit que les travaux coûtent $6,000 ou $8,000 lorsqu'ils sont exécutés sous la direction du ministère des Travaux publics. On peut en dire autant des bureaux de poste et de tous les édifices publics. Hommes pratiques et citoyens d'un même pays qui fait des progrès rapides et dont les dépenses augmentent de différentes manières, nous devons conclure que nous aurons beaucoup de difficultés à faire face à tous les besoins du pays, si nous ne pratiquons pas l'économie. J'approuve cordialement la sollicitude qu'on témoigne à la milice canadienne et le projet de procurer des quartiers à toutes les unités ; mais, pour cela, il ne faut pas songer un seul instant de plus à dépenser de cinquante à quatre-vingt mille dollars pour construire ces bâtiments. Du train dont nous y allons, il faudrait quatre, cinq ou six millions de dollars pour procurer des quartiers convenables à toutes les unités. C'est ce que j'ai voulu dire hier soir lorsque j'ai demandé où nous nous arrêterions si le ministre avait l'intention de pourvoir à tous les besoins dans ces conditions-là. Nous pouvons procurer des quartiers convenables à toutes les unités si nous décidons d'ériger des bâtiments appropriés à leurs besoins. Je trouve excellent le projet du ministre de la Milice. Le directeur général des Postes, le ministre des Douanes et le ministre des Travaux publics feraient plus d'économie qu'ils n'en font actuellement et seraient plus utiles au pays si, pour les travaux qu'ils ont à faire, ils réunissaient à Ottawa un semblant de congrès international au sein duquel, de concert avec leurs fonctionnaires, ils échangeraient leurs idées et adopteraient une ligne de conduite pratique. Qu'on n'oublie pas que je ne reproche pas au Gouvernement les dépenses nécessaires à l'administration des affaires publiques. Il faut faire ces dépenses et même les augmenter. Mais je rappellerai au comité que nous créons et dotons deux nouvelles provinces, que cela coûtera beaucoup d'argent au pays, que notre sollici-

tude administrative s'étend au loin et que nos responsabilités augmentent. Par conséquent, nous devrions nous montrer économes et pratiques, règler nos dépenses avec sagesse, afin qu'elles ne soient pas un jour un fardeau si lourd pour notre population que celle-ci s'effraie et discontinue des services qu'on aurait pu maintenir en agissant avec prudence et modération. Ces errements sont probablement ceux de tous les ministres et de toutes les administrations ; mais, ils deviennent de plus en plus funestes d'année en année dans ce pays prospère, et je suis bien aise d'entendre le ministre proposer d'apporter un remède à cette situation.

Je sais que le ministre de la Milice nous a donné l'assurance que, dans le choix des emplacements des bâtiments militaires, il n'aurait en vue que les besoins de la milice et fermerait l'oreille aux sollicitations de Pierre, Jean ou Jacques lorsqu'ils invoqueraient leurs états de service dans les rangs du parti. Si j'ai causé des ennuis au ministre en lui demandant des explications, il doit s'en prendre à son intéressant voisin, le directeur général des Postes.

Sir FREDERICK BORDEN : Je suis bien aise que mon honorable ami m'ait fourni l'occasion de faire cette déclaration et je lui donne l'assurance que cela ne m'a pas causé d'ennui, car j'ai constaté que mes paroles ont été une semence confiée à une terre fertile. Je vois avec plaisir que mon honorable ami a plus de confiance en moi que je ne l'aurais cru il y a quelques instants. Quant aux dépenses considérables qui sont faites dans les grands centres, il y a à Toronto, par exemple, une quarantaine d'unités.

M. FOSTER : Je ne vous reproche pas les fortes dépenses faites dans les grands centres.

Sir FREDERICK BORDEN : Elles sont entièrement justifiables. On peut en dire autant de Montréal, d'Hamilton et des autres grandes villes. Personne n'y trouve à redire. Mais il nous faut construire de six à sept cents bâtiments militaires dans les districts ruraux afin de procurer des quartiers convenables à un millier d'unités au moins. A mes yeux, il est aussi et peut-être plus important dans les campagnes que dans les villes de fournir des lieux de réunion où les militaires passeront la soirée avec profit. C'est ce que j'ai fait observer il y a deux ans, mais mon honorable ami l'a dit, nous ne pouvons pas le faire et nous ne le ferons pas si la dépense doit être aussi élevée qu'elle l'a été jusqu'ici. Il me semble qu'une somme de $2,500 à $7,500 ou même $10,000 devrait suffire pour loger une, deux et, quelquefois trois compagnies dans un district rural.

M. COCHRANE : Je ferai observer au ministre que l'escadron de cavalerie du village de Colborne se plaint de n'avoir aucun endroit où il puisse mettre à l'abri ses carabines et le reste de son matériel. Bien que la ville ne soit pas très grande, on devrait procurer à ce corps une salle d'armes. A l'heure qu'il est, il lui faut déposer ses effets militaires à Cobourg. L'été dernier, j'entendais bien des officiers se plaindre que l'escadron n'avait pas une seule cartouche à sa portée. Cela m'a paru étrange. Si des troubles éclataient, la situation serait ridicule. Je ferai observer qu'il y a une compagnie de milice à Brighton où il n'y a pas de dépôt d'armes . La carrière des armes n'a jamais eu d'attraits pour moi, mais à titre de représentant du peuple, je suis prêt à accorder des sommes raisonnables afin de loger et d'armer convenablement ces hommes et de les rétribuer. A mon avis, leur rétribution est insuffisante et je serais bien aise d'apprendre qu'ils reçoivent une solde satisfaisante. Pourvu qu'on se montre économes et pratiques, je suis d'avis de fournir à notre milice les choses dont elle a besoin et surtout des cartouches dont elle pourra se servir le cas échéant.

Sir FREDERICK BORDEN : L'endroit dont parle mon honorable ami est précisément l'une des localités où sera construit un bâtiment du genre de ceux que j'ai décrits. Quant aux cartouches, je n'ai aucun doute qu'il y en a à peu de distance du quartier général.

M. LALOR : Représentant d'une circonscription rurale, j'ai écouté avec plaisir les observations du ministre de la Milice. Je suis bien aise d'apprendre qu'il s'est tracé une ligne de conduite à l'égard des bataillons ruraux. Lorsque nous avons voté des sommes d'argent pour la construction de salles d'armes, il m'a semblé que les villes et les bourgs étaient favorisés au détriment des bataillons ruraux.

Dans le comté de Haldimand se trouve l'un des meilleurs bataillons de la province. On me dit que le 37e est probablement le premier des bataillons qui vont au camp de Niagara. Pourtant, il n'y a pas dans tout le comté une seule salle d'exercice pour ce bataillon. J'espère que le ministre trouvera le moyen de nous en procurer. Dunnville ou j'habite est une ville grande et prospère où il y a un magnifique corps de volontaires. Depuis mon élection, j'ai reçu de Dunnville un grand nombre de lettres me demandant de rappeler au ministre que le compagnie de milice de cette ville n'a pas de salle d'exercice ni de dépôt d'armes et qu'elle doit louer une salle à ses frais. Les officiers souhaitent ardemment qu'une salle d'exercice soit construite. Je ne saurais faire autrement que de féliciter l'honorable ministre de la ligne de conduite qu'il s'est tracée et j'espère qu'il n'oubliera pas le bon vieux comté de Haldimand lorsqu'il s'agira de construire des dépôts d'armes et des salles d'exercice.

M. TAYLOR : Hier soir, pendant l'examen du budget de la milice, je me proposais de prendre la parole, mais je n'en ai rien fait parce que le ministre était absent. Vu qu'il

est aujourd'hui au milieu de nous, j'ai certaines choses à lui signaler. Je me rejouis avec le représentant de Haldimand d'apprendre que le ministre se propose de fournir des quartiers à toute la milice des districts, villages et villes de nos campagnes. Gananoque est une ville importante où il y a une des meilleures et des plus anciennes batteries de campagne du Canada, ainsi qu'un corps d'infanterie. Il y a quelques années nos militaires avaient des quartiers confortables y compris une salle d'exercice et un dépôt d'armes, mais le ministre a démoli ces bâtiments et a acheté un autre emplacement. Le Gouvernement se proposait de loger ce corps mais, pour une raison quelconque, il n'a rien fait, bien que dix années se soient écoulées.

Sir FREDERICK BORDEN : Il n'y a pas si longtemps que cela.

M. TAYLOR : C'était il y a neuf ans, en 1896. J'ai demandé à maintes reprises qu'on fournisse de nouveau des quartiers à nos braves. Il leur a fallu louer un ancien entrepôt au centre d'un chantier de bois pour y remiser les canons, le harnachement et les effets d'équipement ; mais ils n'ont qu'une pièce où mettre les canons et manquent de salle de réunion. J'appelle l'attention du ministre sur la nécessité de construire un dépôt d'armes dans la ville de Gananoque. Il a assez retardé et j'espère qu'il inscrira dans le budget supplémentaire une somme destinée à l'érection de ce bâtiment. L'achat de l'emplacement a eu lieu depuis huit ou dix ans et rien n'a été fait depuis.

J'ai soulevé une autre question la nuit dernière en l'absence du ministre et du représentant de Kingston (M. Harty). Cependant, j'ai ensuite eu un entretien avec ce dernier. Il m'a promis de faire comprendre au ministre la nécessité de réparer convenablement les tours circulaires de Kingston dévastées il y a quelques années par la tempête. Des milliers d'Américains visitent Kingston chaque année et ces tours délabrées et sans toiture ne nous font pas honneur. J'espère que le ministre les fera réparer au commencement du printemps, autrement, elles pourraient tomber en ruines.

M. COCKSHUTT : Emploiera-t-on une partie de cette somme à l'érection d'un dépôt d'armes dans le village de Burford ? Ce village florissant renferme un excellent escadron de dragons. Cette compagnie n'a ni salle d'exercice ni dépôt d'armes, mais on a entrepris d'y construire un bâtiment militaire. Le ministre voudra-t-il me dire combien il a dépensé et combien il dépensera encore pour le dépôt d'armes de Burford ?

M. HYMAN : L'entreprise a été adjugée au prix de $9,900. Cette somme suffira.

M. MACDONELL : Je profiterai de la présence du ministre de la Milice pour appeler son attention sur la salle d'exercice de Toronto. Ces $40,000 pour l'agrandissement de cet édifice ont déjà été votés. J'ai demandé quand commencerait les travaux, de quelle nature ils seront et dans quelle direction sera agrandie la salle d'exercice.

L'an dernier ce crédit était dans le budget et le ministre des Travaux publics promit de faire commencer les travaux immédiatement ; il ajouta que les plans seraient prêts dans quelques jours—nous étions alors au 2 mars 1904—et qu'on se mettrait à l'œuvre aussitôt qu'ils seraient finis et que la terre serait suffisamment dégelée. L'honorable ministre de la Milice et de la Défense sait mieux que n'importe qui que l'installation actuelle est tout à fait insuffisante ; tous les froissements et les difficultés qui ont eu lieu entre les divers régiments de Toronto proviennent de l'exiguïté du local actuel qui est insuffisant pour loger toutes les troupes. Ces travaux sont urgents ; les militaires de Toronto les attendent depuis longtemps et ils ont hâte de savoir quand ils seront commencés, quelle en sera la nature et en quoi ils consisteront.

Sir FREDERICK BORDEN : Je ne puis pas répondre à toutes ces questions, mais j'espère que mon collègue, l'honorable ministre des Travaux publics pourra suppléer à tous les renseignements qui me manquent. Je tiens à déclarer, en termes généraux, que je considère l'agrandissement de la salle d'exercice de Toronto comme une nécessité urgente. Pour ma part, je continuerai à insister auprès du ministère des Travaux publics pour que ces améliorations soient faites le plus tôt possible. La préparation des plans n'est pas de mon ressort et je ne les ai pas examinés, mais je suis informé que le chef du service du génie et l'architecte en chef du ministère des Travaux publics se sont entendus sur un plan dont l'exécution donnera à la garnison de Toronto tout l'espace et toute l'installation voulus. L'honorable ministre des Travaux publics pourra dire à mon honorable ami (M. Macdonell) quand commenceront les travaux.

M. TAYLOR : Et à propos de Gananoque ?

Sir FREDERICK BORDEN : Je me proposais de répondre à l'honorable député (M. Taylor) lorsque quelqu'un est intervenu. Je ne puis que répéter les explications que j'ai données il y a un instant et dire que, dans la construction des édifices à l'usage des miliciens, nous procéderons en commençant par les besoins les plus pressants, d'après l'ordre qui sera établi par le conseil de la milice. Je suis bien aise qu'on ait mentionné le cas de Kingston. Voilà une question qui me regarde exclusivement. Un crédit a été mis à ma disposition pour faire exécuter ces réparations et je verrai à ce qu'elles soient faites.

M. P. H. McKENZIE : Je désire dire quelques mots concernant la situation dans

laquelle se trouve, sous ce rapport, le comté de Bruce que j'ai l'honneur de représenter. Nous avons ce que nous croyons être un excellent régiment, et il n'a d'autre local que de petites salles louées à bas prix, aux endroits où se réunissent les compagnies. Notre population connait le programme du ministre de la Milice, tel qu'il nous l'a exposé de nouveau ce soir, et elle l'approuve entièrement. Elle s'attend à ce que le ministère prendra bientôt des mesures pour loger plus convenablement notre régiment. J'espère que dans la préparation de son budget, le ministre n'oubliera pas le grand comté de Bruce et n'affectera pas tous les crédits aux villes et aux endroits de l'Est. L'Ouest nous regarde comme appartenant à la race guerrière et nous demandons à ce que notre régiment ne soit pas oublié.

Sir FREDERICK BORDEN : La Chambre ne peut oublier qu'elle a contracté une dette de reconnaissance envers le comté de Bruce pour nous avoir envoyé un aussi habile représentant. Je suis heureux d'apprendre par sa bouche que la population de ce comté approuve la politique que nous avons inaugurée il y a deux ou trois ans. Dans le moment, je ne puis que répéter que nous nous occuperons de l'affaire et verrons à ce que le comté de Bruce ne soit pas négligé, toujours, bien entendu, par ordre de mérite.

M. PRINGLE : Je me joins à mes collègues pour exprimer la satisfaction que nous cause la présence ce soir de l'honorable ministre de la Milice et de la Défense (sir Frédérick Borden). Hier, pendant que nous étions à discuter les crédits affectés à la construction de dépôts d'armes, dans toute la province d'Ontario, j'ai fait valoir les droits de Cornwall. J'ai expliqué à l'honorable ministre des Travaux publics l'importance du district de l'Est et je lui ai fait observer que le superbe régiment recruté dans les comtés de Stormont, Dundas et Glengarry n'avait pas la moindre petite construction pour déposer ses armes. Chez nous, nous avons des goûts modestes ; nous nous accommoderons très bien du programme exposé par l'honorable ministre de la Milice. Nous ne demandons pas une construction extravagante comme celle dont on a doté la ville de Brockville, qui a coûté, je crois, entre quatre-vingt mille et cent mille dollars, et qui, maintenant que le bataillon est licencié, ne sert plus qu'à des réunions sociales et à des bazars. Le régiment de Cornwall est plein de vie et fait honneur à la province d'Ontario ; à plusieurs reprises ses officiers se sont adressés au ministre de la Milice, mais ils n'ont pas réussi, à ma connaissance, à en obtenir une promesse formelle. Ils se sont adressés aussi à l'ex-ministre des Travaux publics, et ce dernier leur avait donné l'assurance la plus formelle qu'un dépôt d'armes serait construit. Bien plus, il est venu à Cornwall et il a visité les divers emplacements qui lui étaient signalés par les personnes qui lui faisaient les honneurs de notre ville. Il est allé jusqu'à choisir un terrain. Les citoyens s'attendaient naturellement à ce que les travaux seraient adjugés immédiatement et que bientôt nous aurions un dépôt d'armes approprié à nos besoins. Cependant, rien n'a été fait.

Le régiment est très mortifié de se voir ainsi négligé. Comme je le faisais remarquer hier, le commandant de ce corps est un partisan très zélé du Gouvernement ; mon adversaire, à la dernière élection, est aussi un officier de ce bataillon, et un officier très capable, me dit-on. Il est lui aussi très désappointé de voir que rien n'a été fait. Le ministre des Travaux publics m'a assuré hier que ce dépôt serait construit ; s'il avait ajouté qu'il le sera d'ici à une date raisonnable, j'aurais été satisfait, et je n'aurais eu rien à ajouter ce soir.

Le ministre de la Milice est ici, en ce moment, et il sait que cette construction est absolument nécessaire. Il sait aussi qu'à plusieurs reprises, les officiers du régiments et les principaux citoyens de Cornwall se sont adressés à lui pour obtenir la construction de ce dépôt d'armes. Il est peut-être en état de préciser les renseignements donnés hier par le ministre des Travaux publics, et nous dire si une partie de ce crédit de $100,000 sera affectée à Cornwall. Je répète que nous avons des goûts modestes et je crois qu'une dépense de $8,000 ou $10,000 ferait l'affaire du 59me bataillon. J'espère que l'honorable ministre de la Milice me donnera la promesse formelle que cette construction sera commencée dès cette année.

Sir FREDERICK BORDEN : J'ignore si l'honorable député (M. Pringle) est militaire, mais il ne sait peut-être pas que le bataillon dont il parle est un bataillon rural et non un bataillon de ville. Il est formé de huit compagnies dont deux seulement, pas plus de deux, ont leurs quartiers de réunion dans la ville de Cornwall. Les autres compagnies ou unités, ont leurs quartiers dans six localités dfférentes du comté et peut-être même, du comté voisin. Il y a quelques années, on avait recommandé au département de construire un dépôt d'armes central pour les bataillons ruraux—un dépôt par huit compagnies. Il a été constaté que ce système ne fonctionnait pas bien et il a été abandonné ; nous sommes revenus à l'ancien système de garder les armes aux quartiers affectés à chaque compagnie.

Je puis dire à l'honorable député que je suis tout à fait de son avis quand il dit qu'il devrait y avoir une salle militaire à Cornwall, mais elle sera de la nature de celles dont j'ai parlé et dontil a le bon esprit de se montrer satisfait—une construction modeste qui pourra aussi servir de quartiers pour tout le régiment. Comme Cornwall est une ville qui progresse rapidement, nous

pourrions pourvoir à l'installation de quatre compagnies au lieu de deux, en prévision de l'avenir. Comme je l'ai dit, ces questions doivent être soumises au conseil de la milice et approuvées par le Gouvernement, et avec ces réserves je crois pouvoir donner à mon honorable ami l'assurance qu'avant longtemps des mesures seront prises pour loger le régiment dont il parle.

M. LALOR : Je remarque que plusieurs de mes collègues qui ont pris la parole pour demander des dépôts d'armes ou des salles d'exercice pour leurs comtés ont eu la bonne fortune d'obtenir une promesse du ministre de la Milice, mais je n'ai pas eu ce bonheur pour le comté d'Haldimand. J'ai déjà eu l'occasion de le féliciter sur le programme qu'il s'est tracé ; c'est une politique sage et destinée à servir les intérêts de la milice rurale. Je considère que ce qui a nui à notre milice rurale, dans le passé, c'est qu'elle n'a pas reçu des autorités l'attention qu'elle méritait. Il n'y a pas bien longtemps, mon prédécesseur dans cette Chambre comparaît les bataillons ruraux à l'ombre de l'ombre d'un squelette. C'était un compliment d'autant plus flatteur pour les bataillons ruraux qu'il leur était décerné par un militaire. J'espère que le ministre de la Milice mettra un peu de baume au cœur des miliciens du comté d'Haldimand que j'ai l'honneur de représenter en promettant de construire une salle d'exercice à Dunnville.

Sir FREDERICK BORDEN : L'honorable député a une manière irrésistible de faire valoir ses réclamations. Si je n'ai pas parlé spécialement du comté d'Haldimand, ce n'est pas par manque d'égards, mais parce que quelqu'un est intervenu avant que j'aie pu répondre. Je n'hésite pas à reconnaître que le comté d'Haldimand est un des plus méritants et que son bataillon a droit à tous les éloges. J'ai eu le plaisir de le voir à l'œuvre en plus d'une occasion et je serai l'homme le plus heureux si le conseil de la milice décide que la ville de mon honorable ami doit être une des premières sur la liste de celles qui doivent être pourvues de constructions de ce genre.

M. MORIN : Et moi, va-t-on m'oublier ?

M. MACDONELL : L'honorable ministre peut-il nous expliquer ce qu'il se propose de faire à Toronto ?

M. HYMAN : J'ai expliqué hier qu'il y a deux entreprises distinctes, à Toronto. L'une consiste à agrandir la salle, en y ajoutant un étage, de manière à donner plus d'espace pour y loger les armes. Les plans sont actuellement chez l'imprimeur et dès que je les aurai reçus des soumissions seront demandées.

On me dit que les plans de l'autre édifice devront être envoyés au ministère de la Milice, qui les enverra à son tour à Toronto pour que les officiers les étudient ; ils reviendront ensuite au ministère des Travaux publics. Tout cela, il va sans dire, prendra un certain temps. Comme il s'agit d'un important édifice dont la construction reviendra à environ $250,000, la préparation des plans et devis en sera assez longue.

M. MACDONELL : Le ministère se propose-t-il de commencer les travaux ? On nous a déjà dit la même chose l'année dernière : les plans devraient être terminés au bout de quelques jours.

M. HYMAN : L'honorable député a dû faire erreur ; le ministre voulait sans doute parler des plans d'un étage que l'on devait ajouter pour y remiser les armes. Je ne puis m'imaginer comment il aurait pu vouloir parler de travaux plus importants que ceux-là.

M. MACDONNELL : Le Gouvernement se propose, si j'ai bien compris, de commencer la construction de cet édifice en temps opportun ?

M. HYMAN : Sans doute.

M. FOSTER : Que fait-on à Frédéricton ? Il me semble qu'une partie de ce crédit, $12,000, est destiné à la salle d'armes de cette ville.

M. HYMAN : Pour pourvoir à la réparation du bâtiment que l'incendie a détérioré.

M. LEFURGEY : J'appellerai de nouveau l'attention du ministre de la Milice sur l'état où se trouve la salle d'exercice de Summerside. J'ai eu à ce sujet, l'an dernier, plus d'un entretien avec mon honorable ami, qui m'avait promis de s'occuper de l'affaire et même, si c'était possible, de faire droit à ma demande. Rien n'a été fait jusqu'à présent. Si le ministre tient à ce que les compagnies s'élèvent à un haut degré de valeur et de solidité et à ce qu'elles portent aux choses de la milice un intérêt incessant, force lui sera de les pourvoir d'aménagements un peu meilleurs que ceux que l'on a à Summerside. Comme je le faisais observer hier soir, nous avons, sur la place publique de cette ville, un vieux bâtiment dont la construction remonte à quarante ou cinquante ans, et où il n'y a ni plancher ni aménagements d'aucune sorte.

Sir FREDERICK BORDEN : Mon honorable ami (M. Lefurgey) a en effet appelé mon attention sur ce cas l'an dernier ; depuis j'ai envoyé sur les lieux un de mes fonctionnaires que j'ai chargé de faire rapport au sujet de ce bâtiment. La question est actuellement à l'étude. J'espère que nous pourrons bientôt faire certaines améliorations. Je ferai observer, à ce propos, qu'il n'est guère possible de construire tous ces bâtiments à la fois. Le comté que je représente possède un régiment d'infanterie composé de huit compagnies, ainsi que deux escadrons de cavalerie, et cependant, on ne trouve à Kentville qu'une modeste salle d'exercice dont la

construction—toute en bois—date de bien longtemps. Depuis que je dirige mon ministère, les bâtiments militaires de mon comté n'ont pas coûté mille dollars à l'Etat. Je conseille la patience à mes commettants ; je prie mon honorable ami de faire comme moi. Un jour viendra, j'espère, où la milice aura tout le logement qu'elle désirera.

M. LEFURGEY : A Summerside, on aimerait peut-être autant attendre encore une année ou deux, si l'on nous promettait d'ériger un bâtiment de dimension suffisante, et qui serait en même temps un ornement pour la ville.

M. HYMAN : Avant d'aller plus loin, je ferai remarquer que certain item, celui qui concerne la salle d'armes de Woodstock, fut laissé en suspens afin de fournir au ministère l'occasion de donner des explications. Rien ne s'oppose plus maintenant, je suppose, à son adoption.

M. FOSTER : Rien du tout.

(L'item est adopté.)

Edifices publics à Ottawa, y compris les réparations, la ventilation, l'éclairage, le mobilier, etc., $140,000.

M. INGRAM : Qu'est-ce à dire ? Nous avons déjà voté un crédit semblable à celui-ci hier soir.

M. HYMAN : Non pas ; mais un débat s'est élevé au sujet de celui-ci. Il s'agit du crédit que l'on ouvre d'ordinaire pour pourvoir à l'entretien des édifices.

Bâtiments fédéraux—loyers, $64,000.

M. PERLEY : Ces bâtiments sont-ils tous situés dans la ville d'Ottawa ?

M. HYMAN : Non ; nous payons $47,111 de loyer annuel à Ottawa. Le présent crédit comprend le loyer de tous les bâtiments occupés par le ministère dans les diverses parties du pays.

M. PERLEY : Comme nous sommes liés par des baux, je suppose que nous n'avons qu'à payer ces loyers. Si tous ces bâtiments ont été loués, je sais que la faute n'en est pas du tout à l'honorable ministre ; je me plais à espérer qu'il s'efforcera de mettre fin au présent état de choses. Chacun conviendra que le système actuel est tout à fait vicieux. Le Gouvernement a loué des immeubles dans toutes les parties de la ville ; certains bâtiments sont convenables, tandis que d'autres sont absolument détestables, et dans chaque cas, le loyer est beaucoup trop cher. Ces loyers, on le dit ouvertement sur la rue, nul particulier ne consentirait à les payer ; or, ils paraissent d'autant plus exorbitants que le Gouvernement peut emprunter de l'argent à un taux relativement bas. Puisqu'il faut autant d'espace que cela pour loger le personnel de l'Etat, les ministres et tous les membres de la Chambre conviendront avec moi, j'en suis sûr, qu'il conviendrait d'y pourvoir de quelque autre façon. On devrait ériger un onuvel édifice public. Le terrain ne fait pas défaut à Ottawa. Le Gouvernement pourrait faire construire un superbe édifice public dont le prix de revient n'excéderait pas chaque année ce que nous payons actuellement sous forme de loyers. En effet, la location des bâtiments que nous occupons représente l'intérêt d'un capital d'environ $2,000,000. Le Gouvernement pourrait acheter, dans le voisinage du palais de la cour suprême, un emplacement où il ferait ériger un bel édifice. Je veux croire que le ministre s'engagera à ne pas suivre, à cet égard, l'exemple de son prédécesseur.

M. HYMAN : A une séance précédente, j'avais promis au comité de m'expliquer sur ce point. Il est temps, j'en conviens, que le Gouvernement prenne résolument sur lui de pourvoir aux besoins des différents services publics. Il est nécessaire, pour cela, de recueillir beaucoup d'informations au sujet de l'espace qu'exige chaque service, et d'une infinité d'autres détails. L'architecte du ministère est actuellement à étudier cette question, et je compte pouvoir, d'ici à la fin de la session, saisir la Chambre d'un projet susceptible de nous débarrasser de ces lourds loyers et de nous permettre d'installer tous les services publics dans un édifice appartenant à l'Etat.

M. PERLEY : Le ministre se propose-t-il de faire en sorte qu'il ne soit pas loué d'autre immeuble dans la ville d'Ottawa ?

M. HYMAN : Je ne saurais prendre un tel engagement, car si quelque ministère demandait de l'espace supplémentaire, force nous serait, si le ministère des Travaux publics jugeait cette demande motivée, de louer un autre bâtiment. Je promets cependant qu'il ne sera plus passé de baux à longue durée, de baux auxquels il serait impossible de se soustraire lorsque le moment sera venu d'installer les services publics dans un nouvel édifice.

M. PERLEY: Il n'y a pas que la question pécuniaire à considérer ici ; il faut tenir compte des inconvénients auxquels se heurte le public quand les services d'un même ministère sont répartis en deux ou trois endroits différents. Le chef de ministère sait peut-être où se trouvent les différents services, mais les étrangers trouvent asez difficilement ceux auxquels ils désirent s'adresser.

M. BLAIN : Quel est le loyer de l'édifice occupé par la commission des chemins de fer ?

M. FOSTER : Il suffira que le ministre donne lecture de la liste des bâtiments dont le loyer est compris dans le présent crédit de $64,000.

M. HYMAN : La voici :

Commission géologique, rue Sussex.. .. ..$	600
Bureau des "Débats", rue Sussex.. ..	600
Ministère de l'Agriculture, rue Queen....	2,250

Hangar à charbon, bassin central, succession Slater.. 360
Inspection du gaz et des poids et mesures, succession Thistle, rue Wellington. 550
Revenu du l'intérieur, rues Sparks et O'Connor.. 6,500
Ministère de l'Intérieur—Alcool méthylique, entrepôt et laboratoire, angle des rues Queen et Lyon.. 1,200
Magasin maritime, rue Sussex.. 360
Ministère des Douanes, l' " Ottawa Building Co.", à responsabilité lim., numéros 98 et 100, rue Wellington.. 1,500
Département du Travail, banque Molson, rue Metcalfe, deux étages.. 1,200
Nouveau bâtiment pour le personnel de l'arpenteur général, angle des rues Metcalfe et Slater, Ottawa Building Co.. .. 3,000
Ministère de l'Intérieur, y compris la voûte, rues Slater et Sherwood.. 366
Ministère de l'Intérieur—service de l'immigration, Imperial Building, rue Queen.. 1,950
Gendarmerie à cheval, 172, rue Wellington.. 1,140
Postes, Sparks Street Chambers, Slater et Sherwood.. 540
Postes, service des chemins de fer, 12, rue Albert, Bate et Cie.. 600
Pièces occupées par le ministère des Travaux publics dans l'édifice Slater, rue Sparks.. 480
Ministère de la Milice, rue Queen.. .. 11,040
Commission des chemins de fer, rue Queen.. 5,300
Ministère de l'Agriculture, département du commissaire des expositions—l' " Ottawa Investment Co.", à resp. limitée, angle de Metcalfe et Queen, numéros 94 et 96.. 1,000
Deux étages pour le personnel chargé des études relatives au canal de la baie Georgienne à Montréal, etc., et partie du sous-sol, édifice Corry, rue Rideau. 5,285
Deux pièces dans l'édifice Slater, 193, rue Sparks.. 540
Deux pièces dans l'édifice Orme, 193, rue Wellington.. 250
Cinq pièces pour le commandant du district militaire n° 4, édifice de la "Great Northwestern Telegraph Co.", rues Sparks et Metcalfe.. 500

M. FOSTER : Et le tout représente $64,000.

M. HYMAN : Non ; ce ne sont là que les bâtiments que nous louons à Ottawa et pour lesquels nous payons $47,111.

M. INGRAM : Je reviens à l'item précédent. Il s'y accuse une augmentation de $15,000dont le ministre n'a pas expliqué la raison d'être.

M. HYMAN : Elle est due a unombre toujours croissant des édifices. Cet item-là comprend le coût de l'entretien des bâtiments que nous avons à bail et de locaux qui appartiennent à l'Etat. Les édifices que nous sommes chargés d'entretenir est plus considérable que par le passé.

M. BLAIN : L'honorable ministre a dit qu'il entendait ne signer que des baux de courte durée d'ici à ce qu'on ait définitivement réglé la question d'un nouvel et plus grand édifice ; voudrait-il me dire si les baux concernant les bâtiments qu'il vient d'énumérer sont de longue durée ?

M. HYMAN : Un seul se trouve dans cette catégorie, celui qui se rapporte à l'édifice Wood ; il doit durer encvore à peu près sept années.

M. INGRAM : Le ministère a-t-il fait insérer dans les baux de courte durée quelque stipulation au sujet des réparations et des aménagements ?

M. HYMAN : Cette question se rapporte à l'item précédent ; il ne s'agit ici que des loyers.

M. INGRAM : Il en a coûté à l'Etat une somme assez rondelette pour aménager à la convenance du département l'édifice sis à l'angle des rues Metcalfe et Slater. En outre, le Gouvernement paie un fort loyer. Je voudrais savoir si l'on a pris une attitude uniforme à l'égard de tous les bâtiments compris dans cette longue liste.

M. HYMAN : Les seules réparations récentes ayant entraîné une dépense assez forte sont celles qui furent faites à l'édifice Corry. Nous nous en sommes tenus à l'indispensable.

Tous les autres bâtiments que le Gouvernemnt occupe en vertu d'un bail dans la ville d'Ottawa paient-ils des taxes municipales ?

M. HYMAN : Je n'ai loué moi-même qu'un seul édifice. J'ai profité de l'occasion pour exiger l'insertion dass le bail d'une clause portant que les taxes devront être payées. C'est ce qui se fera invariablement tant que je dirigerai le ministère.

M. INGRAM : Les taxes municipales devront être payées par le propriétaire de l'édifice ?

M. HYMAN : Oui.

M. INGRAM : N'étant pas tenu de payer de taxes à la ville, le propriétaire de l'édifice occupé par le personnel du recensement a-t-il du moins réduit quelque peu le chiffre du loyer qu'il exige du Gouvernement ? Ce dernier a-t-il réclamé la réduction à laquelle il avait assurément droit ?

M. HYMAN : L'observation de mon honorable ami est pleine de sens, et je suppose que l'on a dû tenir compte de l'exemption de taxes. Ce n'est pas moi qui a dirigé les négociations qui ont abouti à ces baux-là. Toutes les conditions ont été pleinement débattues.

M. PERLEY : Ce que le ministre vient de dire au sujet du paiement des taxes me fait plaisir. J'espère qu'il effectuera un changement radical en ce qui concerne la location des bâtiments. Certains de ces loyers atteignent assurément un chiffre exorbitant, et nul particulier ne consentirait à occuper ces bâtiments-là au prix que paie le Gouvernement. J'ignore à qui il faut faire porter la responsabilité du présent état

de choses, mais l'honorable ministre me paraît avoir raison de faire en sorte que la ville d'Ottawa puisse à l'avenir percevoir des taxes sur les bâtiments pris à bail par l'Etat. Le gouvernement fera aussi en sorte, j'espère, que les loyers ne soient pas, à l'avenir, aussi élevés qu'ils l'ont été par le passé.

M. BLAIN : La législature d'Ontario a voté à sa dernière session une loi portant qu'à l'avenir tous les édifices publics seront assujettis aux impôts. Cette loi, je n'en connais pas toutes les dispositions ; il serait peut-être bon d'y jeter un coup-d'œil.

(Adopté.)

Edifices fédéraux au Yukon, $105,000.

M. FOSTER : Le chiffre est fort élevé.

M. HYMAN : J'ai par devers moi un état détaillé de tous les chefs de dépense ; je n'en citerai qu'un seul pour que le comité s'explique l'exorbitance apparente de cet item. Au Yukon, les salaires sont très élevés. Ainsi, nous sommes obligés de payer le gardien du bureau de poste $160 par mois, soit à peu près trois fois plus cher que nous ne paierions dans cette partie-ci du pays. Une femme de ménage se paie $150 par mois.

M. FOSTER : Et vous lui accordez une allocation de subsistance ?

M. HYMAN : Non. L'éclairage coûte $1,500 ; le combustible est très cher, il faut le payer $2,500 ; il faut ajouter à cela les frais d'entretien qui représentent encore une somme considérable. Tous les édifices fédéraux du Yukon sont confiés aux soins du ministère des Travaux publics. A venir jusqu'à cette année, une partie de ce crédit était attribuée au ministère de l'Intérieur ; aujourd'hui il est inscrit en entier au nom du ministère des Travaux publics, et nous exerçons une surveillance aussi étroite que possible, afin que les dépenses soient réduites à leur plus simple expression.

(Adopté.)

Bâtiments administratifs à Ottawa—chauffage, y compris salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, $87,000.

M. HYMAN : C'est le crédit que l'on ouvre d'ordinaire à cette fin. Il va sans dire qu'il est en grande partie destiné au combustible.

M. INGRAM : Plairait-il au ministre de nous donner une idée du nombre d'employés qui émargent à ce crédit ?

M. HYMAN : Il y en a une soixantaine, je suppose.

(Adopté.)

Bâtiments administratifs à Ottawa—Préposés aux ascenseurs, $11,000.

M. FOSTER : Combien y a-t-il de préposés ?

M. HYMAN : Le nombre s'en est accru parce que de nouveaux ascenseurs ont été installés. Il y en a vingt.

M. ARMSTRONG : Où ont été installés ces nouveaux ascenseurs ?

M. HYMAN : Il en a été installé un dans l'édifice de l'Ouest, et un autre dans celui de la Milice.

M. FOSTER : Quel salaire payez-vous aux préposés aux ascenseurs ?

M. HYMAN : Environ $45 par mois.

M. TAYLOR : Quel est le nombre total d'ascenseurs ?

M. HYMAN : De onze ou de douze. Le crédit comprend le salaire du mécanicien préposé à l'ascenseur hydraulique et celui d'un chauffeur.

Bâtiments administratifs à Ottawa—Gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, $24,000.

M. ARMSTRONG: Avez-vous l'intention de supprimer l'éclairage au gaz en face du palais législatif ?

M. HYMAN : J'ai chargé l'ingénieur de s'occuper de cela. Je projette d'améliorer l'éclairage.

M. FOSTER : Etes-vous votre propre fournisseur de lumière électrique ?

M. HYMAN : Non ; la fourniture en a été concédée à une seule et même compagnie.

M. TAYLOR : Que sont devenus les appareils que le Gouvernement a fait installer il y a quelques années ?

M. HYMAN : On me dit que l'installation de ces machines remonte à vingt ans au moins.

M. TAYLOR : Il n'y a pas vingt ans qu'elles ont été installées dans le sous-sol de cet édifice.

M. HYMAN : Il n'a jamais été installé dans le sous-sol de cet édifice d'appareil pour produire l'électricité. On y a placé des transformateurs qui servent encore, mais je crains qu'il faille en installer une nouvelle série ; car lorsqu'il n'y en a qu'une seule, il suffit d'un accident pour que a Chambre soit plongée dans les ténèbres, comme cela est arrivé une fois ou deux au cours de la dernière session.

M. FOSTER : A combien revient au Gouvernement l'éclairage électrique ?

M. HYMAN : A environ $17,000. Les trois mille premières lampes nous coûtent $2.25 chacune, et chaque lampe supplémentaire coûte $2, le pouvoir éclairant de chacune équivalant à 16 bougies.

M. FOSTER : Comment êtes-vous arrivé à fixer ce prix-là ? Vous avez dû, pour cela, calculer autrement que sur vos doigts, vous

assurer du prix de revient de la lumière, et déterminer ensuite ce que vous deviez payer, tout en permettant à la compagnie de faire un profit raisonnable.

M. HYMAN : Nous avons fait vérifier le pouvoir éclairant des lampes.

M. FOSTER : Le ministère sait ou devrait savoir à combien revient chacune des lampes électriques. Cela étant, on devrait se demander s'il ne serait pas plus avantageux de produire la lumière que de l'acheter. Puisque l'on sait ce qu'il en coûte pour produire la lumière électrique, quel profit faites-vous faire à la compagnie ?

M. HYMAN : C'est ce que je ne saurais dire en ce moment.

M. FOSTER : Le ministre voudra-t-il s'en informer ?

M. HYMAN : Sans doute ; ici comme est fort intéressante.

M. TAYLOR : Vous fournissez tout le fil, vous pourvoyez aux ruptures, et chaque lampe vous coûte $2 ?

M. HYMAN : Oui.

M. TAYLOR : C'est ce que je fais moi-même, et les vingt lampes de mon établissement me reviennent à $30 ; c'est-à-dire qu'elles me coûtent $1.50 chacune.

M. INGRAM : Pendant un certain nombre de mois, les lampes ne servent pas ; il en est un grand nombre dont on ne se sert que fort peu, et d'autres ne servent jamais. Ces dernières, l'administration les paye-t-elle $2 comme les autres ?

M. HYMAN : Sans doute ; ici comme chez les particuliers, l'on paie tant par lampe, qu'on s'en serve ou non.

M. INGRAM : Les deux cas ne sont pas du tout les mêmes.

M. FOSTER : Ne pourrait-on pas évaluer la quantité de lumière que nous dépensons et ne payer que la somme de lumière qui nous est fournie ?

M. HYMAN : Sans doute.

M. INGRAM : A Ottawa, l'éclairage à l'électricité se faisait autrefois à prix fixe ; les gens laissaient leurs lampes allumées toute la nuit sans avoir un sou de plus à payer. Les compagnies ne permettent plus cela ; elles se servent aujourd'hui de compteurs, ce qui, je présume, leur est plus avantageux.

M. FOSTER : C'est possible ; mais au point de vue pratique, il importe, dans l'intérêt de la compagnie et celui de ses clients, que le consommateur ne paie que ce qui lui est fourni. Le prix fixe épargne bien des ennuis et peut, en certains cas, être tout à l'avantage du consommateur ; mais il est plus juste de tout mesurer et de ne payer que ce que l'on consomme, surtout dans un immense édifice comme celui-ci, où un grand nombre de lampes ne servent qu'une partie du temps, et où il s'en trouve tant qui ne servent presque jamais. Le prix fixe que nous payons n'est peut-être pas excessif ; mais je tiens à savoir la somme réelle de lumière qui nous est fournie, si toutefois l'on peut s'assurer de cela, afin de déterminer ensuite le prix de revient et les bénéfices.

M. HYMAN : Je me ferai un plaisir de m'informer de cela.

M. INGRAM : L'entreprise est-elle adjugée chaque année ?

M. HYMAN : Par la dernière adjudication, le Gouvernement se trouve lié pendant dix ans. Il y a environ sept ans que l'entreprise fut adjugée.

M. W. WRIGHT : Le pouvoir éclairant des lampes est-il vraiment de 16 bougies ? Je crains fort qu'il ne le soit pas. L'expérience que j'ai acquise en matière d'éclairage électrique me porte à croire que le prix que nous payons n'a rien d'excessif, mais je crains que le pouvoir éclairant des lampes ne soit pas aussi grand qu'on le prétend.

M. HYMAN : Le pouvoir éclairant des lampes à arc est vérifié par les électriciens du ministère.

(Adopté.)

Edices publics à Ottawa—Service du téléphone, $10,000.

M. INGRAM : De combien de téléphones se sert-on ?

M. HYMAN : De deux cent quarante-huit.

M. INGRAM : Combien cela fait-il de plus que l'année dernière ?

M. HYMAN : Environ dix ou douze.

M. BLAIN : Vous fait-on un prix spécial ?

M. HYMAN : Chaque téléphone nous coûte $35.

M. FOSTER : Quels sont les prix de la ville ?

M. HYMAN: $45 pour les téléphones de bureaux, et $25 pour ceux des maisons d'habitation.

M. ARMSTRONG : Ces prix ne vous semblent-ils pas exorbitants ? Dans la petite ville que j'habite, nous ne payons que $15 par année à la compagnie du téléphone Bell.

M. HYMAN : Le service du téléphone coûte moins cher dans les petites villes. La mise en communication des milliers d'abonnés d'une grande ville coûte beaucoup plus cher que le service d'une petite ville comme Pétrolea, où il n'y a que deux cents ou trois cents téléphones.

M. FOSTER : L'honorable ministre n'a-t-il jamais songé à la possibilité d'établir entre les différents ministères un système de communication téléphonique fonctionnant automatiquement ?

M. HYMAN : J'y ai songé incidemment. Certain ministère m'a demandé de mettre la question à l'étude, et c'est ce que je ferai à la première occasion.

M. FOSTER : Si le ministre fait une étude approfondie de la question, il ne manquera pas de se convaincre que la téléphonie automatique coûte beaucoup moins cher. Je ne dis pas cela parce que j'ai des intérêts dans une compagnie de téléphone automatique—cela ne m'a jamais rien rapporté—mais parce que, ayant étudié la question, je suis persuadé que ce mode de communication rendrait de réels services aux différents ministères. Il dispense de tout intermédiaire. L'appareil fonctionne automatiquement avec autant et même plus de précision que les commutateurs, dont la mise en œuvre est forcément confiée à des intermédiaires. Le téléphone automatique est parfait jusque dans ses moindres détails ; il est pour ainsi dire inusable, et chacune de ses parties fonctionne automatiquement. Il offre en outre un autre avantage que mon honorable ami ne manquera pas d'apprécier. Le ministre a souvent des entretiens secrets avec quelque autre conspirateur du cabinet—le directeur général des Postes, par exemple. Je suis sûr qu'il n'aime pas être exposé à ce que le secret de ces entretiens soit surpris. Eh bien ! la téléphonie automatique est d'une discrétion absolue. Impossible de rompre la communication établie entre deux personnes. Mon honorable ami peut juger par là des grands avantages du système.

M. HYMAN : Je vais m'occuper de la question.

M. INGRAM : Cet appareil, on l'a vu à Ottawa, il y a une couple d'années.

M. FOSTER : Il existe une demi-douzaine d'appareils différents.

(Adopté.)

Chauffage des édifices fédéraux—Combustible, $75,000.

M. INGRAM : S'agit-il du chauffage des édifices publics dans tout le pays.

M. HYMAN : Oui.

M. INGRAM : On a toujours recours à l'adjudication ?

M. HYMAN : Invariablement.

(Adopté.)

M. LE PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. FOSTER : Que ferons-nous demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : Nous nous occuperons d'abord de certains bills inscrits au nom du ministre de la Justice, puis la Chambre se formera en comité des subsides. Si je suis bien renseigné, le ministre du Revenu de l'intérieur est prêt à mettre son budget en discussion. Quand nous en aurons disposé, nous nous occuperons de certains crédits du ministre de l'Agriculture, puis nous passerons au budget des Travaux publics.

(La motion est adoptée, et la Chambre lève sa séance à onze heures moins cinq.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Vendredi, 24 février 1905.

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

BILLS VOTES EN PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 74) concernant la Compagnie du chemin de fer de Medicine-Hat et d'Alberta-nord.—M. Talbot (par M. Parmelee.)

Le bill (n° 76) concernant la Compagnie du chemin de fer des charbonnages de la vallée du Daim-Rouge.—M. Bickerdike (par M. Campbell.)

Le bill (n° 78) concernant la Compagnie du chemin de fer de Macleod à Cardston et au Montana.—M. Campbell.

Le bill (n° 79) concernant la Compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo.—M. Zimmerman (par M. Johnston.)

Le bill (n° 80) attribuant la personnalité à la Compagnie du chemin de fer de Woodstock au lac Huron.—M. A. H. Clarke.

Le bill (n° 81) concernant la Compagnie du chemin de fer de la rivière Ottawa et à l'effet de changer son nom en celui de Central Trunk Railway Company.—M. Piché.

CHEMIN DE FER DE BATTLEFORD AU LAC LENORE.

M. PARMELEE demande la permission de présenter un bill concernant la Compagnie de chemin de fer de Battleford au lac Lenore.

M. HENDERSON : L'honorable député voudrait-il nous donner quelques explications sur ce bill. Je ne sais pas si c'est un bill nouveau ou une répétition de l'ancien. Je soupçonne fortement que ce soit la continuation d'un très mauvais bill.

M. PARMELEE : Je crois que le bill demande seulement la construction du chemin de fer.

M. HENDERSON : Je crois qu'on nous doit une explication.

(La motion est adoptée et le bill est lu une première fois.)

L'ORGANISATION PROVINCIALE DU NORD-OUEST.

M. FOSTER : Avant que la Chambre passe à l'ordre du jour je voudrais demander à l'honorable premier ministre la cause du retard dans l'impression du bill d'autonomie.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne crois pas qu'il y ait eu retard jusqu'à présent. Je désire autant que mon bon ami que le bill soit imprimé et discuté le plus tôt possible. J'espère qu'il sera prêt mardi au plus tard.

M. FITZPATRICK : Je dois avouer que je suis responsable en partie du retard qui a eu lieu. Il y avait une erreur dans la description des frontières des provinces, que j'ai fait corriger aussitôt que le bill a été entre les mains du greffier de la Chambre, auquel je l'ai remis hier après-midi.

RAPPORT DES ELECTIONS DU MANITOBA.

M. FOSTER : L'honorable premier ministre a-t-il eu le temps de s'occuper de la question que je lui ai posée hier au sujet des rapports des électeurs du Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'affirme pas positivement, mais je ne crois pas me tromper en disant que tous ces rapports ont été remis au greffier de la Couronne en Chancellerie qui est un fonctionnaire de cette Chambre, et il me semble que la procédure à suivre serait par une motion d'assigner le greffier à la barre de la Chambre. J'ai attendu que mon honorable ami le chef de l'opposition fût de retour pour conférer avec lui de cette question. Je ne vois pas d'objection à cette procédure.

MODE D'ADJUDICATION DES TRAVAUX DE L'ETAT.

L'honorable CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) propose la deuxième lecture du bill (n° 51) concernant le mode d'adjudication des travaux de l'Etat.

La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill.

M. le PRESIDENT prend le bureau.

Article premier.—Demandes de soumissions ; exceptions ; adjudication par le Gouverneur en conseil.

M. FITZPATRICK : Le premier article est virtuellement une répétition de la loi actuelle ; c'est-à-dire qu'il oblige le ministre à demander des soumissions pour l'exécution de tous les travaux, les exceptions étant les cas d'urgence et les travaux dont le coût n'atteint pas $5,000. Le deuxième article seulement est nouveau. Cet article dit que toutes les entreprises à l'avenir seront adjugées non par le ministre seul, mais par le ministre sous la direction et avec l'approbation du conseil. Dans le passé, la coutume a été d'adjuger, sans demander préalablement de soumissions par voie d'annonces publiques, toutes les entreprises dont le coût n'atteignait pas $5,000, mais il n'y avait rien dans la loi autorisant cette coutume. Je fais ce changement afin qu'aucune adjudication de travaux ne soit faite sans l'approbation du conseil.

M. HAGGART : La loi actuelle oblige de demander des soumissions pour tous les travaux.

M. FITZPATRICK : L'article 20, du chap. 12, 31 Victoria, réédité dans les Statuts revisés au chap. 3, art. 13, dit que toutes les entreprises devront être adjugées sur soumissions, excepté dans les cas d'urgence ; mais en 1880 le conseil adopta un décret autorisant l'adjudication d'entreprises sans mise en concurrence, lorsque le coût n'atteignait pas $5,000. Lorsque j'entrai au ministère de la Justice je découvris que le décret était illégal, et j'ai cru qu'il était bon de faire une loi pour le légaliser. Le seul changement apporté par le présent bill est dans le second article qui oblige d'avoir l'approbation du Gouverneur donnée en conseil des ministres.

M. HAGGART : C'est exactement ce que je pensais. La loi, telle que je l'ai toujours comprise, exige que des soumissions par voie d'annonces publiques soient demandées pour tous les travaux de l'Etat, excepté ceux qui sont prévus par le décret du conseil. Ce bill a pour but de légaliser ce décret, et c'est une excellente précaution à prendre, du moins, à l'égard de certains départements, que toutes les entreprises soient adjugées sous la direction du Gouverneur en conseil des ministres.

M. INGRAM : Quel sera l'effet de ce bill sur certains travaux qui ont été commencés il y a trois ou quatre ans, non pas donnés comme entreprises publiques, mais exécutés en régie, et sur lesquels on a dépensé de fortes sommes ?

M. FITZPATRICK : Les travaux de ce genre pourront être continués.

M. INGRAM : On a dépensé plusieurs milliers de dollars à des travaux exécutés en régie dans un port de mon comté, et je voudrais savoir si le bill permettra au Gouvernement de les poursuivre de la même manière ou s'il sera obligé de les donner à l'entreprise.

M. HENDERSON : Ce bill ne dérangera rien aux travaux exécutés en régie,

parce qu'il ne s'applique qu'aux travaux donnés à l'entreprise. Le fait est que l'administration peut dépenser des centaines de mille dollars en travaux, tout simplement en faisant une convention avec un particulier, et en les faisant surveiller par ses fonctionnaires. La loi ne s'oppose pas à cela. Elle ne limite les pouvoirs de l'administration que lorsqu'elle fait faire les travaux à l'entreprise.

M. INGRAM : Je croyais que tous travaux publics dont le coût dépasse $5,000 devaient être donnés à l'entreprise.

(M. le président fait le rapport du bill.)

M. l'ORATEUR : Quand le bill sera-t-il lu la troisième fois ?

M. HENDERSON : Demain.

Sir WILFRID LAURIER : Demain.

CHEMINS DE FER ET CANAUX.

L'honorable M. EMMERSON propose la deuxième lecture du bill (n° 53) modifiant l'Acte concernant le ministère des Chemins de fer et Canaux.

La motion est adoptée, et la Chambre se forme en comité général.

M. le PRESIDENT prend le bureau.

Article premier :

1. Est abrogé l'article 11 de l'acte concernant le ministère des Chemins de fer et des Canaux, chapitre 37 des Statuts revisés, et remplacé par le suivant :

11. Le ministre demandera, par voie d'annonces publiques, des soumissions pour l'exécution de tous les travaux, excepté dans les cas d'urgence où des délais nuiraient à l'intérêt public, ou dans les cas où la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus d'expédition et d'économie par les officiers et employés du département, on dans le cas où le coût estimé de l'entreprise n'atteint pas cinq mille piastres, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

2. Chaque fois que pour quelques travaux il sera nécessaire de demander ou il sera demandé des soumissions, le ministre soumettra au Gouverneur en conseil toutes les soumissions reçues pour ces travaux, et l'entreprise sera adjugée sous la direction du Gouverneur en conseil.

M. EMMERSON : Ce bill est semblable en tous points à celui que l'honorable ministre de la Justice vient de faire adopter en deuxième lecture.

M. SPROULE : Que veulent dire les mots " officiers et employés du département " ? Ces mots s'appliquent-ils aux ouvriers que le département peut employer pour faire certains travaux ?

M. EMMERSON : Non, ces mots s'appliquent aux employés et fonctionnaires réguliers du département.

M. HAGGART : Qu'appelez-vous officiers et employés du département ? Si cet article autorise le ministre à employer autant d'ouvriers qu'il voudra à faire certains travaux, il détruit toute la loi.

M. FITZPATRICK : Ces mots sont copiés de l'ancienne loi des travaux publics, 31 Victoria, et je ne sais réellement pas quelle signification leur ont donnée les gouvernements précédents depuis la confédération. Strictement et littéralement, ils devraient signifier tous ceux qui recevaient un salaire du département.

M. HAGGART : On devrait limiter ces mots aux officiers et employés permanents. Il peut arriver des cas où il soit plus économique, pour construire une écluse, d'engager à la journée des ouvriers qui sont sans ouvrage une partie de l'année, mais l'article est rédigé de telle façon que le ministre peut dans tous les cas s'exempter de donner les travaux à l'entreprise.

M. FITZPATRICK : Vu que les mêmes mots se trouvent dans le bill dont je suis l'auteur et qui n'attend plus que la troisième lecture, je vais étudier la question et voir jusqu'à quel point on peut les définir.

M. SPROULE : Les ingénieurs du département sont des officiers et employés du département. Ils peuvent engager cent ou mille hommes pour faire certains travaux. Ces ouvriers seraient-ils compris dans les termes du bill ?

M. EMMERSON : On ne pourrait pas limiter l'interprétation de ces mots aux seuls employés permanents du département. Le but principal est de pouvoir faire faire des travaux d'urgence avec plus d'expédition. Prenons le canal Welland comme exemple. Nous n'y avons pas d'électricien permanent, et conséquemment, il arrive que de temps à autre nous ayons besoin d'un spécialiste pour faire certaines réparations. Si d'après la loi, le département ne pouvait employer personne autre que les fonctionnaires réguliers, nous ne pourrions pas dans des cas comme celui dont je parle, employer les spécialistes dont nous aurons besoin, lorsque nous ne les avons pas dans le département.

M. HAGGART : Il n'y a pas de restriction dans les cas d'urgence. Vous pouvez employer autant d'ouvriers que vous voudrez.

M. TISDALE : En quoi la nouvelle loi diffère-t-elle de l'ancienne ?

M. FITZPATRICK : Voici en quoi elle diffère. Autrefois le ministre d'un département pouvait adjuger lui-même sans consulter le conseil des ministres, une entreprise pour laquelle un crédit lui avait été voté par le Parlement. Le but de ce bill est d'obliger le ministre à obtenir la sanction du conseil à l'entreprise avant de pouvoir l'accorder. Au sujet de l'objection soulevée par l'honorable député de Grey-est (M. Sproule) au sujet des mots " officiers et employés du département " je dirai que ces

mots sont ceux de l'ancienne loi. D'après moi ils sont un peu élastiques, et j'ai dit, il y a un instant, en réponse à l'honorable député de Lanark (M. Haggart) que cela pourrait être réservé jusqu'à la troisième lecture du bill. Dans l'intervalle, je m'informerai de quelle manière on les a interprétés depuis que la loi existe, c'est-à-dire depuis la confédération, car je crois que c'est surtout une question d'usage et d'interprétation. Lorsque nous saurons comment on les a interprétés jusqu'ici nous pourrons mieux nous prononcer quand viendra la treisième délibération de ces bills.

M. TISDALE : Des deux bills ?

M. FITZPATRICK : Mon honorable ami n'était pas ici lorsque ces bills ont été présentés. Il y en a trois. L'un a trait au mode d'adjudication des travaux de l'Etat. Ce bill est en mon nom. C'est un bill qui s'applique d'une façon générale à tous les travaux exécutés par l'Etat. Le deuxième est le bill concernant les chemins de fer. Il est semblable au premier. Les termes sont les mêmes. Il y a ensuite le bill concernant le département des Travaux publics. C'est un bill semblable, et conforme à la loi générale. L'objet des trois bills est le même : obliger les ministres à faire approuver par le conseil les adjudications d'entreprises.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il nous lire l'article de l'ancienne loi qui a été rappelé, l'article 11 du chapitre 37 des statuts refondus. Nous n'avons pas ce texte devant nous.

M. HAGGART : Voici l'article :

Le ministre demandera des soumissions par voie d'annonces publiques pour l'exécution de tous les travaux, excepté dans le cas d'urgence——

M. FITZPATRICK : Nous avons simplement copié l'ancienne loi.

M. EMMERSON : Mais l'ancienne loi a été modifiée subséquemment.

M. FITZPATRICK : J'ai ici l'amendement :

Le ministre demandera des soumissions par voie d'annonces publiques pour l'exécution de cet ouvrage, excepté dans le cas d'urgence où des délais nuiraient à l'intérêt public, ou dans les cas où la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus d'expédition et d'économie par les officiers et employés du département——

Vient ici le changement :

—ou dans les cas où le coût estimé de l'entreprise n'atteint pas cinq mille piastres, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions.

Tel est l'amendement que nous trouvons au chapitre 52, 3 Edouard VII.

M. HENDERSON : Qui décidera s'il y a urgence ou non, ou si les travaux peuvent être exécutés avec plus d'expédition et d'économie par les officiers ou employés du département, ou encore comme dans la troisième exception, s'il est ou n'est pas à propos de demander des soumissions.

M. FITZPATRICK : Depuis la confédération le ministre a toujours été le juge absolu de ces cas-là. Il n'y a jamais eu de changement.

M. FOSTER : Mon honorable ami de Lanark-sud (M. Haggart) a lu l'article 11 du chapitre 37 concernant les chemins de fer, et c'est cet article qui est rappelé par le bill à l'étude.

M. FITZPATRICK : Oui.

M. FOSTER : Et c'est la loi aujourd'hui.

M. TISDALE : Pour les chemins de fer et canaux.

M. EMMERSON : La loi a été modifiée.

M. FOSTER : Il n'y a rien qui montre qu'elle a été amendée, et le chapitre 37 des Statuts refondus est la loi qui s'applique au département des Chemins de fer et des Canaux. Cet article permet de faire des travaux sans avoir au préalable demandé des sommes en s'appuyant sur l'une ou l'autre des trois exceptions. La première est celle qui dit que les travaux devront coûter moins de $5,000, et que le ministre est d'avis, vu la nature des travaux, qu'il n'est pas à propos de demander des soumissions. Le ministre peut-il me dire si je me trompe. Si je ne me trompe pas, ce bill constitue une innovation qu'il n'est pas à propos d'effectuer. Le département des chemins de fer et des Canaux a une multiplicité de petits travaux à faire. Si on faisait l'addition, on trouverait que tous ces travaux de moins de $5,000 forment une très grande proportion de tous les travaux dont l'exécution est ordonnée par ce département. Ceux qui sont un peu au fait de la construction des chemins de fer savent combien d'ouvrages de toutes sortes coûtant moins de $5,000 chacun, on peut faire sur un chemin de fer. Le ministre se trouve libre ainsi de faire exécuter ces ouvrages sans demander de soumissions, et il peut accorder ces travaux à des intéressés. Toute concurrence sera ainsi virtuellement étouffée, et je ne crois pas que ce soit une bonne chose. Si une gare du chemin de fer intercolonial ne doit pas coûter plus que $5,000, ce n'est pas une raison pour que la construction n'en soit pas soumise à une salutaire concurrence ; et ce qui est vrai au sujet de cette gare est vrai d'un grand nombre de travaux au-dessous de $5,000 exécutés par le département. Or, si nous adoptons cet amendement nous établissons la règle que le Gouvernement pourra faire faire tous les travaux de ce genre sans demander de soumissions. Quel est l'avantage des soumissions? L'avantage des soumissions est que vous pouvez empêcher toute dépense inutile, avoir le bénéfice de la concurrence et économiser l'ar-

gent du public. Dans presque chaque cas on devrait demander des soumissions, ce qui aurait l'effet de diminuer le coût des travaux. Si le système de soumissions et l'administration des fonds publics sont de bonnes choses, nous en détruisons le principe par cette législation.

Je suis donc opposé à ce que cette exception soit applicable aux départements des Travaux publics et des Chemins de fer et des Canaux. Au sujet des deux autres exceptions, la première qui a trait aux "cas d'urgence où des délais nuiraient à l'intérêt public," est à propos, je crois, et doit rester dans le bill, car elle a pour but de protéger l'intérêt public dans certains cas, et comme l'a dit mon honorable ami, elle est absolue.

Il y a ensuite la troisième exception : "dans les cas où la nature des travaux est telle que ceux-ci peuvent s'exécuter avec plus d'expédition et d'économie par les officiers et employés du département." C'est le ministre, je suppose, qui en est juge ; mais tel que l'article est rédigé il n'a pas cette liberté lorsque l'ouvrage ne doit coûter que $5,000, à moins qu'il le fasse exécuter par des officiers et employés du département. Il n'y aurait pas de raison de faire cette deuxième exception, à moins qu'on veuille dire que ces officiers et employés sont les employés réguliers du département ; autrement tout serait compris dans la deuxième exception, savoir : quand le ministre jugera que vu la nature des travaux il n'est pas à propos de demander des soumissions. Celle de $5,000 serait inutile. Or, si le ministre des Chemins de fer et des Canaux prétend avoir le droit de faire surveiller par des fonctionnaires de son département des travaux qu'il fait exécuter par des employés étrangers à l'administration, on ouvre la porte à une foule d'abus. Je crois la proposition dangereuse et fatale à une administration économique.

M. FITZPATRICK : Ainsi que je l'ai dit il y a quelque temps, ces bills s'appliquent à trois chapitres différents des Statuts refondus. Le premier bill que j'ai présenté moi-même s'applique à tous les travaux faits par l'Etat d'une façon générale ; le deuxième s'applique aux travaux que fait faire le département des Travaux publics, et le troisième aux travaux du département des Chemins de fer et des Canaux. C'est ce dernier dont nous nous occupons dans le moment. Dans le premier cas, la loi dit que l'administration ne peut faire exécuter aucuns travaux sans avoir préalablement demandé des soumissions par voie d'annonces publiques. Mais il y a deux exceptions, la première dans les cas d'urgence, la deuxième lorsque les travaux sont faits par les officiers et employés du département, je ne me rappelle pas des termes mêmes de la loi. A part cette loi existait un décret du conseil autorisant le ministre à s'abstenir de demander des soumissions, quand le coût des travaux ne devait pas atteindre $5,000. Ce décret a été rendu en 1880 ou en 1881. Ayant constaté qu'il n'y avait pas de loi autorisant un décret semblable, j'ai cru qu'il fallait en édicter une, ce qui a été fait il y a deux ans, mais seulement à l'égard du département des Travaux publics. Elle ne s'appliquait pas au départetment des Chemins de fer et des Canaux, et il faut en faire aujourd'hui concernant ce départetment, afin que tout soit conforme au décret du conseil et à la loi du département des Travaux publics, 3 Edouard VII, chap. 52, adopté il y a deux ans.

M. HAGART : Dans les cas d'urgence, la limite de $5,000 ne s'applique pas.

M. FITZPATRICK : Non.

M. FOSTER : Ce qu'il faudrait faire alors serait de définir le sens des mots "officiers et employés," et le ministre nous dit qu'il s'occuperait de cela d'ici à la troisième lecture du bill.

M. FITZPATRICK : J'ai dit que je demanderais quelle interprétation on leur a donnée dans le passé, et dès les premières années de l'existence de la loi, non pas l'interprétation donnée en ces dernières années, et que nous verrons ensuite s'il y a moyen de faire des amendements conformes à la pratique.

M. FOSTER : Je préférerais voir révoquer le décret du conseil.

M. FITZPATRICK : Ce décret était absolument illégal.

M. HAGGART : Si je me rappelle bien, les cas d'urgence sont décidés par le conseil d'après les règlements.

M. FITZPATRICK : Non, par le ministre. Mon honorable ami a été à la tête d'un département et il a une expérience que je n'ai pas, mais je crois qu'il trouvera que la pratique a toujours été de laisser au ministre l'appréciation des cas d'urgence.

M. LE PRESIDENT fait rapport du bill.

BILL VOTE EN DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 54) ayant pour objet de modifier la loi relative aux Travaux publics, est voté en deuxième lecture.—(M. Hyman.)

SUBSIDES.

La Chambre délibère en comité des subsides.

Appointements des préposés et inspecteurs de l'accise, et augmentations d'appointements d'après le résultat de l'examen de l'accise, $290,718.75.

L'honorable L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) : Il y a ici une augmentation de $16,156.25, qui se décompose comme suit :

	Augmentation.	Diminution.
Inspecteurs	$ 200 00	
Percepteurs	1,088 75	
Sous-percepteurs, classe 'A'.	1,088 75	
Sous-percepteurs, classe 'B'.	1,820 00	
Employés de l'accise, classe spéciale	1,550 00	
Employés de l'accise, première classe	10,100 00	
Employés de l'accise, deuxième classe	3,017 50	
Employés de l'accise, stagiaires	2,000 00	
Comptables et teneurs de livres	490 00	
Sténographes et clavigraphes	20 00	
Employés de l'accise, troisième classe		$5,380 00
Messagers		780 00

La totalité des augmentations est de $22,-316.25, et celle des diminutions de $6,160, ce qui laisse une différence de $16,156.25. La plus grande partie de ces augmentations sont autorisées par la loi et les règlements du département. Le cas des inspecteurs, par exemple, est réglé par la loi. Les augmentations dans le cas des sous-percepteurs, classes A et B, et des employés de l'accise de première classe sont en corformité de règlements qui existent depuis quinze ans environ.

M. FOSTER : Quel système le ministre applique-t-il actuellement, relativement à la direction de ces officiers répandus sur un si vaste territoire, ainsi qu'à la surveillance à exercer sur eux, dans l'accomplissement de leurs devoirs ? Existe-t-il à Ottawa et dans tout le pays un système d'inspection de nature à assurer une surveillance efficace sur l'œuvre de ces officiers ?

M. BRODEUR : Nous avons des inspecteurs dans toutes les provinces. Ainsi, dans la province de Québec, il y a deux inspecteurs chargés de la surveillance des bureaux centraux et des bureaux secondaires. La province de Québec est divisée en cinq arrondissements. Deux inspecteurs sont préposés à chacun de ces cinq arrondissements. A chaque arrondissement est attaché un percepteur, à titre de chef de l'arrondissement ; mais, outre ces deux officiers, il y a deux inspecteurs, dont l'un est préposé au district de Québec et l'autre au district de Montréal. Ces deux inspecteurs sont tenus, de par la loi et les règlements établis, de faire personnellement l'inspection de tous les bureaux principaux et secondaires, dans la province.

M. FOSTER : Quelle est la fréquence de ces examens ?

M. BRODEUR : Ils se font tous les trois mois.

M. FOSTER : Pour chaque district ?

M. BRODEUR : Oui, et, une fois le mois, ils visitent tous les entrepôts d'accise.

M. FOSTER : A qui ces inspecteurs rendent-ils compte de leur œuvre ?

M. BRODEUR : Au ministère.

M. FOSTER : Dressent-ils des rapports mensuels ?

M. BRODEUR : Oui, à la suite de leurs visite. En outre, nous avons quatre inspecteurs généraux, chargés de visiter respectivement les entrepôts fictifs, les distilleries, les brasseries et les fabriques de tabac.

M. FOSTER : Où ces inspecteurs résident-ils ?

M. BRODEUR : Ces quatre inspecteurs figurent au nombre des inspecteurs que je viens de désigner. Ils sont préposés à la surveillance de leurs propres districts, mais en même temps ils exercent une surveillance générale sur tout le pays, pour leurs services respectifs. Citons comme exemple l'inspecteur des fabriques de cigares et de tabacs ; cet officier demeure à Montréal ; il y exerce ses fonctions, à titre d'inspecteur du district et en même temps il est censé visiter, une fois l'an, toutes les fabriques de tabac du pays.

M. FOSTER : Il est censé remplir ces dernières fonctions ; mais le fait-il ?

M. BRODEUR : En réalité, il s'en acquitte.

M. FOSTER . Cette augmentation dans les dépenses est-elle due à l'augmentation dans les salaires et non pas à une augmentation dans le nombre des employés ?

M. BRODEUR : Non, l'augmentation des dépenses n'est pas due à une augmentation du nombre d'employés ; mais l'année dernière nous avons tenu ce que l'on appelle des examens de promotion pour les employés. Or les règlements disent que ceux qui réussissent dans ces examens ont droit d'être promus à une classe supérieure suivant la quantité de points qu'ils ont conservés. La plus forte augmentation est celle de $10,000 que l'on a accordée aux employés de l'accise dans la première classe. Ces employés étaient dans la deuxième et troisième classe, mais ils ont conservé assez de points pour être promus à la première en vertu des règlements.

M. FOSTER : Ainsi, ces inspecteurs rendent compte directement au ministère ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la situation générale des fabriques de tabac au pays dans la mesure où le ministre a pu constater leur développement et leur progrès ?

M. BRODEUR : Ces années dernières, l'industrie du tabac au Canada a pris des développements importants. Il y a huit ans, la quantité de tabac fabriqué au pays n'atteignait guère que le chiffre de 500,000 livres, tandis qu'aujourd'hui, la production est d'environ 5,000,000 de livres.

M. FOSTER : Faut-il entendre par là la production du tabac fabriqué à même le tabac en feuilles canadien ?

M. BRODEUR : Oui, il y a quelques années, lorsque le Parlement modifia la loi, les fabricants de tabac furent autorisés à mélanger le tabac étranger avec le tabac indigène, jusqu'à concurrence de 10 p. 100 ; et ce chiffre de 10 p. 100 figure dans la quantité globale de 5,000,000 de livres.

M. FOSTER : Que faut-il entendre par ce mélange ? Utilise-t-on le tabac étranger comme enveloppes ?

M. BRODEUR : Dans les fabriques de cigares, on utilise ces feuilles de tabac exotique comme enveloppes ; car ces couvertures importées répondent mieux aux besoins industriels que le tabac indigène ; mais il faut aussi y inclure le tabac haché, produit au pays. Dans la fabrication du tabac haché, il entre aussi de grandes quantités de tabac importé.

M. FOSTER : D'après les essais tentés au pays, quelles opinions le ministre s'est-il formé sur les qualités respectives des tabacs exotiques et de nos tabacs domestiques ?

BORDEN : Il faut l'avouer, je ne suis pas un fumeur. L'année dernière, je m'en souviens, un député me posa pareille question et grand fut son étonnement quand il apprit de ma bouche même que nos tabacs indigènes ne le cèdent en rien aux produits similaires venant de l'étranger. C'est un renseignement que je tiens de bonne source, puisqu'il vient d'experts en cette matière ; ce qui n'empêche qu'à l'époque en question, mon avis fut révoqué en doute par quelques députés que je vois ici en ce moment même. J'hésiterais à me prononcer aussi catégoriquement que je l'ai fait l'année dernière ; mais s'il faut en croire certains experts en cette matière—et je n'entends pas dire que les partisans de la doctrine opposée ne soient pas experts—nous sommes en mesure de produire au pays même d'excellents tabacs, qu'on peut avantageusement substituer aux tabacs étrangers.

M. FOSTER : Quelle est la zone de culture du tabac où cette exploitation accuse les produits les plus sensibles ?

M. BRODEUR : La culture du tabac s'exploite surtout dans les comtés d'Essex et de Kent, dans la province d'Ontario, puis, pour la province de Québec, dans les comtés de Montmagny, de Berthier, de Joliette, de l'Assomption et de Rouville.

M. FOSTER : Ce sont là, virtuellement, les seules zones du Canada affectées à la culture du tabac, en grand.

M. BRODEUR : Virtuellement. Il se produit aussi du tabac dans les autres comtés ; mais le tabac qui y est récolté se vend sur les marchés libres, et d'ordinaire n'entre pas dans la consommation industrielle.

M. FOSTER : Le ministre est donc toujours d'avis qu'il faut protéger à outrance l'industrie nationale du tabac ?

M. BRODEUR : A mon avis cette industrie a bénéficié de la protection que nous lui avons accordée en 1896, comme les résultats l'ont prouvé ; car, en 1896, la production et la fabrication du tabac, en ce pays, étaient fort restreintes. Cette production s'est décuplée et le pays, je suppose, en bénéficiera.

M. FOSTER : Est-ce qu'il s'exporte du tabac en feuilles brutes, produit au pays ?

M. BRODEUR : Je ne sache pas qu'il s'en exporte de grandes quantités. Il y a quelques années, nous avions envoyé, par l'entremise du ministère de l'Agriculture, un agent en Belgique, avec mission de faire enquête sur la possibilité d'y ouvrir un débouché pour l'écoulement de notre production de tabac, mais cette mission a abouti à l'insuccès.

Nos efforts doivent s'orienter vers notre propre marché domestique et les moyens de l'accaparer, au bénéfice de nos produits indigènes. A mon avis, nous atteindrons ce but en nous efforçant de perfectionner nos méthodes de traitement et de fabrication de nos tabacs.

M. FOSTER : En même temps, il faudra veiller, sans doute, à engager nos nationaux à consommer autant que possible nos produits domestiques?

M. HENDERSON : C'est peut-être sur moi que rejaillit la responsabilité des observations formulées par le ministre, au sujet des qualités respectives de notre tabac indigène et des tabacs exotiques. Je me garderai bien de rien dire de dérogatoire à la bonne réputation de nos produits indigènes; mais je serais bien aise que le ministère, avec l'aide des experts techniques à sa disposition, fût en mesure de prêter son concours à nos fabricants et à nos producteurs, de façon à leur permettre d'assimiler notre produit domestique à l'article de provenance étrangère, tant pour l'arome que pour la saveur. Bien que notre tabac indigène puisse avantageusement soutenir la comparaison avec les tabacs de l'étranger, il n'est pas moins vrai que son arome soit désagréable au fumeur habitué à la consommation du tabac importé. Si on réussit à produire ici un article assimilable au produit importé des Etats-Unis ou autres pays d'Amérique, la consommation de notre tabac indigène s'accroîtra sensiblement et celle de l'article importé baissera dans une notable proportion. Si je ne me trompe, c'est là le but auquel aspire le ministre et l'objectif qu'il vise. Voilà, j'en conviens, un système tout à fait digne d'approbation et d'admiration, car nous avons à cœur de stimuler le marché domestique, au bénéfice de nos producteurs nationaux ; mais encore faut-il viser à produire ici un article qui puisse, autant que faire se peut, répondre aux besoins de la masse des fumeurs, au pays. Quand nous

aurons réussi à perfectionner le traitement de notre tabac domestique, de façon à lui donner l'arome du tabac de provenance étrangère, nous verrons la consommation de nos tabacs canadiens s'accroître sensiblement.

M. CLEMENTS : J'abonde dans le sens de l'honorable dép té qui m'a précédé. Le district où je demeure est un territoire producteur de tabac. J'ignore si le ministre fait usage de tabac ; mais s'il est fumeur, je l'invite à venir visiter nos parages et je lui donnerai des échantillons de nos produits, qui ne le cèdent en rien aux meilleurs tabacs produits dans le monde entier. Nous produisons, chez nous, des tabacs d'excellente qualité, et je m'accorde à dire avec le député de Halton que c'est dans le traitement du tabac que nous nous laissons distancer. Dernièrement, au cours d'une conversation avec un de mes concitoyens, fabricant de tabac, et dévoué partisan du cabinet, cet industriel m'a déclaré que notre tabac indigène, convenablement séché et préparé, peut soutenir la comparaison avec les tabacs importés.

M. BRODEUR : Très bien.

M. CLEMENTS : Notre industrie du tabac est en voie de progrès, et il importe de tenir compte au Gouvernement des efforts qu'il a déployés pour stimuler cette industrie. A mon avis, le Gouvernement peut puissamment contribuer au progrès de cette industrie nationale. Dans mon district, les cultivateurs qui se livrent à cette exploitation agricole admettent qu'elle est lucrative, aux prix en cours actuellement. Le Gouvernement, à mon avis, doit prêter son concours à cette industrie et encourager les cultivateurs à se livrer à son exploitation. En pareilles circonstances, nos producteurs seraient en mesure de répondre, dans la plus large mesure, aux besoins de la consommation domestique. J'adjure le ministre de nous prêter son concours, et de déployer tous ses efforts pour venir en aide à notre district, et y stimuler l'industrie. Je dois ajouter, pour l'édification du ministre, que mes vues concordent avec celles de mon collègue, le député de Halton ; et je tiens de source autorisée—car ce sont les fabricants eux-mêmes, qui m'ont donné ce renseignement—qu'il reste beaucoup de progrès à réaliser dans le traitement de notre tabac indigène. Pour le moment, voilà le côté faible de notre industrie, et c'est à cela qu'il importe de remédier.

M. BRODEUR : J'ai prêté une oreille attentive aux observations que viennent de formuler les honorables députés. Depuis que je suis chargé de la direction de ce ministère, je me suis vivement préoccupé de l'industrie en question, la culture du tabac, et des moyens à prendre pour donner une plus vive impulsion à la production et à la consommation du tabac indigène. A mon avis, rien n'empêche que nous ne réussissions à substituer ici la consommation du tabac canadien à celle des tabacs étrangers. Nous pouvons produire au pays un article qui ne le cède en rien aux tabacs exotiques Peut-être en saurions-nous toujours produire un tabac aussi exquis que ceux provenant de la Havane ou de Sumatra ; mais rien n'empêche de fabriquer à même la feuille indigène nos tabacs à fumer en tablettes ou les tabacs à mâcher. On a fait observer que le traitement du tabac, au Canada, est quelque peu défectueux.

Les efforts tentés dans ce sens par les producteurs n'ont peut-être pas abouti à un plein succès ; mais le Gouvernement n'a rien négligé pour engager les cultivateurs à nous donner un tabac en feuilles de premier ordre. Il y a quelques mois, nous avons confié à certains agents la mission de se rendre dans l'état du Wisconsin dont le climat est similaire au nôtre, afin d'y étudier cette question et de faire enquête sur les procédés appliqués à l'ensemencement et au séchage du tabac. Le gouverneur de l'état a bien voulu donner à nos agents accès à son importante exploitation agricole et leur faire des démonstrations relatives aux différents procédés. C'est au ministère de l'Agriculture qu'ils ont rendu compte de leur mission ; car cette question concerne peut-être plus directement ce ministère que le mien ; mais je ne n'en prends pas moins le plus vif intérêt à la question. Je nourris à cet égard des convictions bien arrêtées, et de concert avec le Gouvernement, je tenterai tous les efforts possibles pour stimuler le développement de cette industrie nationale. Il est résulté de notre enquête que les semences employées jusqu'ici par nos cultivateurs n'étaient pas des meilleures ; et les deux agents qui ont visité l'état du Wisconsin donnent actuellement des conférences dans certaines parties du pays et fournissent de meilleure graine de tabac aux cultivateurs. A mon avis, il importerait de faire des essais en grand, à la station agronomique centrale d'Ottawa. Le ministre de l'Agriculture a déjà tenté quelques efforts dans ce sens. Il faudrait peut-être essayer différentes espèces de graines. La Chambre, j'en suis fort aise, semble disposée à favoriser les développements de la production du tabac indigène ; aussi bien dois-je prier les députés de croire que, de concert avec le Gouvernement, je tenterai tous les efforts voulus pour stimuler cette importante industrie, digne de toute la protection possible. De concert avec plusieurs députés, le président de cette Chambre nous a souvent prié d'établir des stations de démonstration dans les principaux districts producteurs de tabac. Cette question est sur le bureau, et si nous voyons jour à faire entreprendre des essais à la station agronomique centrale, il est possible que, plus tard, nous établissions des stations de démonstration dans les districts producteurs de tabac.

M. CLEMENTS : Je tiens à féliciter le ministre des efforts qu'il tente, au bénéfice de nos producteurs de tabac. A titre d'exemple, je dirai que, tout dernièrement, je demandai à un fabricant de tabac de mon district s'il y avait lieu de croire que le tabac en feuilles indigène pût se prêter à la fabrication des cigares, et il me répondit qu'ayant fabriqué lui-même des cigares avec du tabac canadien préparé depuis quatre ans, et en ayant présenté quelques échantillons à certains experts, fabricants de cigares aux Etats-Unis, de passage au pays, ils avaient déclaré n'avoir jamais encore fumé d'aussi délicieux cigares. Donc, je le répète, rien n'empêche d'utiliser le tabac domestique dans la fabrication des cigares.

M. HENDERSON : Je doute fort que ces essais de culture de tabac, à la station agronomique centrale, aboutissent au succès. Le ministre lui-même constatera que cette culture ne peut aboutir qu'au plus complet avortement, et cela en raison de la gelée blanche. Ces essais devraient se faire sous un climat moins exposé à la gelée blanche que ne l'est celui du Canada. L'embarras ici n'est pas de produire du tabac. Dans les comtés d'Essex et de Kent, ainsi que ceux de la province de Québec que le ministre a mentionnés, la production du tabac dépasserait de beaucoup les besoins de la consommation domestique. L'inconvénient, c'est que l'arome du tabac canadien ne répond nullement au goût de la grande masse des consommateurs, au pays. Qu'il soit supérieur ou inférieur au tabac américain, c'est là un point sur lequel je ne saurais me prononcer ; mais si l'on tient à assurer une grande consommation de tabac indigène, pour les besoins des fumeurs, il importe de lui donner cet arome que possède le tabac américain. Ainsi, qu'on réussisse à communiquer à notre tabac indigène l'arome que possède le tabac fabriqué par sir William Macdonald, tabac dans lequel, paraît-il il n'entre pas de produits indigènes, et rien n'empêche de le substituer au tabac en feuilles américain ; chose que, pour ma part, je crois parfaitement réalisable. Il doit y avoir assez de connaissances scientifiques au pays pour nous permettre de constater en quoi notre fabrication est défecteuse et pour réaliser le progrès désiré. Qu'on réalise cette réforme, et le consommateur achètera le tabac fabriqué ici, sans se demander si ce tabac est canadien ou américain, et il en résultera une grande consommation de notre tabac indigène. La production se développera ensuite d'elle-même. Bien que la zone consacrée à la culture du tabac, dans les comtés d'Essex et de Kent, n'offre que peu d'étendue, la récolte de tabac n'en est pas moins fort importante. On se fait une plus haute idée de son pays, quand, en voyageant à travers ces comtés, on voit cette immense quantité de tabac cultivé dans ces petits champs ; et la production est susceptible d'un développement indéfini. Que les ministre veuille bien m'en croire, il doit déployer tous ses efforts pour coopérer avec les producteurs, afin qu'ils fassent subir à leurs tabacs le traitement voulu pour lui donner un arome semblable à celui du tabac américain. Alors, j'en suis convaincu, la consommation se développera avec toute la rapidité désirable.

M. BRODEUR : Quant à savoir si le tabac canadien l'emporte sur les tabacs exotiques, c'est là une question sur laquelle je ne me prononce pas ; mais je tiens de source fort autorisée que cette prétendue infériorité du tabac canadien n'est qu'un simple préjugé. Nombre de personnes de ma connaissance, après avoir fumé, des années durant, du tabac provenant de la fabrique Macdonald, tabac dans la fabrication duquel il n'entre que des feuille de tabac étranger, et ayant fumé du tabac sorti des fabriques de l' " Empire Tobacco Co ", ont déclaré qu'il ne le cède en rien au premier.

Je le répète, c'est plutôt affaire de préjugé qu'autre chose. Je l'espère donc, tous les fumeurs, à l'avenir, voudront fumer notre bon tabac canadien, et de leur côté, les cultivateurs ne négligeront rien pour placer sur le marché un article de première qualité.

M. HENDERSON : Il est possible que le ministre ait raison ; c'est peut-être là, dans une large mesure, affaire de goût. Je ne prétends nullement que le tabac canadien soit inférieur au tabac américain. Il est possible que notre tabac indigène ne le cède en rien au tabac étranger ; mais, je le répète, c'est matière de goût, et si nous tenons à populariser la vente du tabac canadien, il faut bien consulter le goût de la clientèle. Nombre de fumeurs au pays, préfèrent l'arome du tabac américain ; or, je le répète, il importe d'assimiler l'arome du tabac indigène à celui du tabac américain, et c'est vers ce but que doivent s'orienter tous les efforts du ministre. Une fois ce but réalisé, le tabac indigène accaparera le monopole du marché canadien.

M. BRODEUR : A la station agronomique centrale, on a fait quelques semis et il a été tenté quelques essais qui ont assez bien réussi. A mon avis, la gelée blanche, dans cette section-ci, ne saurait faire obstacle à la culture du tabac indigène. Ainsi, dans le comté de Montcalm, qui se trouve sous la même latitude qu'Ottawa, la culture du tabac indigène réussit parfaitement, et le produit ne le cède en rien à celui récolté dans le sud. L'état du Wisconsin est sous la même latitude qu'Ottawa : pourquoi donc ne réussirons-nous pas à produire, dans cette région-ci, un tabac d'aussi bonne qualité que celui du Wisconsin ? Cette industrie est encore au berceau : c'est donc le devoir du Gouvernement d'accorder à cette industrie naissante toute la protection possible et d'en stimuler le développement par tous les moyens en son pouvoir.

M. SPROULE : La zone de culture du tabac indigène, au Canada, est presque illimitée. Il y a quarante ans, j'ai vu des champs de tabac dans des districts où la gelée avait bien plus d'intensité qu'aujourd'hui, et où il était impossible de cultiver avec succès le blé. Le ministre le prétend à fort bon droit, la préférence marquée que les fumeurs accordent au tabac étranger tient uniquement au goût acquis pour ce tabac. Qu'ils s'habituent à fumer notre tabac canadien, et ils finiront par le trouver tout aussi agréable au palais que les tabacs fabriqués par sir William Macdonald, de Montréal.

J'ai souvenance qu'un vieux fumeur me disait, il y a vingt ans passés, qu'il fumait depuis cinquante ans le tabac produit par l'habitant franco-canadien et que ce tabac ne le cédait à nul autre. On critique bien les Français, ajoutait-il, mais tant qu'ils nous fourniront de bon tabac, que Dieu les bénisse ! Le tabac se cultive dans le district de la baie Georgienne, depuis quarante ans, à ma connaissance personnelle, et cette culture peut réussir dans presque tous les comtés au Canada. En prenant la parole, je voulais surtout obtenir du ministre un renseignement : a-t-on fait quelques essais, aux stations agronomiques, afin de constater si la culture du tabac pourrait s'effectuer dans nos prairies de l'Ouest, avec autant de succès que dans les prairies de l'ouest américain ?

M. BRODEUR : Je ne saurais dire si on a tenté quelques essais, dans ce sens, au Nord-Ouest ; j'incline plutôt à croire que non. Je me ferai un devoir d'aller aux renseignements à cet égard ; car l'avis exprimé par l'honorable député me paraît excellent.

M. HAGGART : Si j'ai bien saisi la pensée du député de Halton (M. Henderson) il affirme que s'il était possible de produire au pays du tabac de qualité similaire à celui fabriqué, à Montréal, par sir William Macdonald, nous pourrions accaparer le marché domestique. Entre-t-il du tabac indigène dans le tabac fabriqué par sir William ?

M. BRODEUR : Si je ne me trompe, la proportion est de cinq millions de livres de tabac indigène contre neuf millions de tabac exotique.

M. GUNN : Sir William emploie-t-il le tabac en feuilles indigène ?

M. BRODEUR : Non ; il pourrait utiliser le tabac canadien, mais sa licence ne comporte que l'emploi du tabac étranger. Quelquefois, pourtant, m'informe-t-on, les porteurs de licences pour fabrication de tabac étranger, utilisent le tabac canadien. La taxe qu'ils acquittent, alors, est similaire à celle exigée pour le tabac étranger, 25 cents la livre, et ils mélangent ces deux tabacs ; mais, si je ne me trompe, sir William Macdonald n'emploie pas de tabac indigène.

M. A. H. CLARKE : A titre de représentant d'un district renommé comme grand producteur de tabac, je tiens à dire ici combien je prise la bienfaisante influence que le système appliqué par le Gouvernement a exercée sur l'industrie. C'est le comté d'Essex-sud qui a frayé la route aux autres comtés d'Ontario, pour la culture du tabac. Les députés qui m'entendent n'étaient pas encore nés, que déjà les habitants franco-canadiens de ce comté y cultivaient le tabac pour leur propre usage et ils n'ont cessé, depuis, de le fumer avec délices.

Il y a quelques années, à peine pouvaient-ils obtenir quatre cents la livre pour leur produit, et encore ne réussissaient-ils guère à le vendre ; or, l'année dernière, grâce au régime en vigueur, ils ont vendu au moins 3,000,000 de livres et ont réalisé $300,000 de ces ventes, alors que les autres cultures n'ont guère rapporté de bénéfices, et cela en raison de la sécheresse. Le Gouvernement aura bien mérité de nos populations, si non seulement il poursuit l'application de son système de protection et continue à stimuler la production du tabac indigène, mais s'il établit dans Essex-sud une station de démonstration, où les producteurs apprendront à perfectionner leurs procédés de traitement, de façon à ce que le tabac produit réponde aux exigences mêmes des goûts les plus délicats. A Kingston, on fabrique aujourd'hui des cigares où il n'entre que du tabac canadien. Or, tout porte à croire que cette industrie prendra d'importants développements et aboutira à un plein succès. J'adjure donc le Gouvernement de poursuivre l'œuvre commencée sous de si heureux auspices ; qu'il déploie tous ses efforts pour perfectionner le traitement du tabac indigène et protéger cette industrie par tous les moyens possibles.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, le ministre affirme que la visite de ces différents bureaux d'accise se fait une fois l'an. Or, dans son rapport, page K—51, l'auditeur général se plaint que les inspecteurs n'ont pas transmis les états voulus, et que depuis avril 1900, nul inspecteur n'a visité Montréal. Dans la lettre adressée au ministère le 21 mars 1903, il affirme que la ville de Montréal n'a pas reçu la visite de l'inspecteur, depuis 1900, et cela sans qu'il soit donné d'explications.

M. BRODEUR : C'est la première fois qu'on appelle mon attention sur ce fait : j'irai aux renseignements. Les règlements portent que l'inspection doit se faire une fois l'an.

M. INGRAM : Ce qu'il y a de plus singulier ici, c'est que le ministère n'ait point apporté de réponse à la lettre de l'auditeur général.

(Adopté.)

Accise.—Indemnité à payer aux officiers, à titre de rémunération pour heures de surcroît, à titre de service spécial, $1,000.

M. FOSTER : C'est un minime crédit : qui en bénéficie?

M. BRODEUR : Ce crédit est affecté à la rémunération d'officiers méritants, chargés d'un service spécial, et cela en raison d'heures de surcroît consacrées à ce service, et quelquefois, en raison de la nature désagréable de leur œuvre. Quelquefois, ils sont à la besogne de sept heures du matin à six heures du soir, étant tenus de faire acte de présence à la fabrique, dès l'ouverture de l'établissement jusqu'à sa fermeture le soir.

M. FOSTER : Combien y a-t-il d'officiers qui bénéficient de cette indemnité?

M. BRODEUR : A peu près vingt. L'année dernière, cette dépense s'est élevée à $700.

(Adopté.)

Accise.—Service de répression des fraudes, $13,000.

M .FOSTER : Que font les employés affectés à ce service. indépendamment de l'obligation de se présenter au bureau pour toucher leurs appointements ?

M. BRODEUR : Ce service de répression, l'honorable député (M. Foster) le sait, tend à réprimer les infractions aux lois et à effectuer les saisies et confiscations, lorsqu'il y a eu contravention. Ces officiers parcourent le pays, et du moment que la contravention est constatée, ils effectuent la saisie. L'année dernière, m'informe-t-on, il s'est opéré soixante saisies. La présence de ces officiers au sein du pays est salutaire : elle tend à réprimer l'infraction des lois.

M. FOSTER. Le petit nombre des confiscations effectuées est-il la preuve du peu de fréquence des contraventions ; ou bien, faut-il entendre par là que les officiers ne réussissent pas à découvrir ces infractions?

M. BRODEUR : Il se commet fort peu d'infractions. Cette besogne est confiée à des officiers fort habiles, et quelques-uns d'entre eux ont d'importants états de service au ministère. Employés fort méritants, ils ne négligent rien pour bien s'acquitter de leur œuvre.

M. FOSTER : Les officiers, attachés à ce service de répression, participent-ils au produit des amendes ?

M. BRODEUR : Oui, l'officier qui effectue la saisie, s'il est attaché au service de répression, touche la moitié du produit de la confiscation.

M. FOSTER : Je vois que les paiements auxquels ces employés ont participé, l'année dernière, se résument à peu de chose, et qu'un petit nombre en a bénéficié. Il a été payé une totalité de $838 ; la valeur globale des saisies effectuées ne s'élevait donc qu'à $1,600.

M. BRODEUR : D'ordinaire, l'amende imposée par le juge est assez minime. Elle oscille entre $5 et $100.

M. FOSTER : S'il est imposé une amende et qu'il ne soit rien perçu, le dénonciateur obtient-il quelque chose ?

M. BRODEUR : En pareille circonstance, il touche le quart de la somme.

M. FOSTER : Quel est l'objectif visé ici ?

M. BRODEUR : C'est la pratique en vogue, au ministère, de temps immémorial. Elle tend à stimuler le zèle du dénonciateur.

(Adopté.)

Accise.—Frais de route, de location, chauffage, papeterie, etc., $62,000.

M. FOSTER : Comment le ministre règlemente-t-il les frais de route des fonctionnaires ?

M. BRODEUR : Quelquefois, les officiers ont mission d'aller surveiller un nouvel établissement et d'y séjourner quelque temps. S'établit-il une fabrique ou brasserie à l'entrepôt dans une nouvelle localité, nous ne saurions confier cette surveillance à un homme inexpérimenté. Force nous est bien de confier à un fonctionnaire du ministère le soin de surveiller cet établissement, pendant quelque temps. En pareille circonstance, nous lui payons une indemnité non seulement pour frais de route, mais en outre, à titre de frais d'entretien.

M. FOSTER : Comment contrôle-t-on cette indemnité pour frais de route ?

M. BRODEUR : L'indemnité allouée est basée sur la dépense réelle effectuée au cours du voyage.

M. FOSTER : Ces employés sont-ils tenus de fournir les pièces justificatives ?

M. BRODEUR : Oui, comme cela se pratique chez les autres ministères.

M. BARR : Comment le ministre explique-t-il le surcroît de dépense accusé par le crédit en discussion, relativement au crédit du dernier exercice ?

M. BRODEUR : Il nous faut ouvrir de nouveaux bureaux, presque mensuellement. Il surgit à tout instant des brasseries, des fabriques en entrepôt, des entrepôts d'accise, et force nous est bien de subvenir à ces nouveaux besoins. En réalité, ce surcroît de dépense est nécessité par l'augmentation de la population et par un accroissement correspondant dans le personnel.

(Adopté.)

Accise.—Allocation à payer aux percepteurs des douanes, pour perception de droits effectuée par eux, en 1904-1905, $5,500.

M. FOSTER : Que signifie cet article ?

M. BRODEUR : Dans quelques endroits, où nous ne tenons pas à nommer de fonctionnaires réguliers, nous utilisons les services du percepteur des douanes, auquel nous payons 5 pour 100 sur les sommes

perçues, jusqu'à concurrence de $3,000 ; puis pour les sommes supérieures à ce dernier chiffre, et jusqu'à concurrence de $5,000, il touche $100 par année ; au delà de $5,000 et jusqu'à $10,000, il reçoit $200 par année ; enfin, au delà de $10,000, $250 par année, ce système nous permet de réaliser une économie, en ce qu'il nous dispense de nommer un fonctionnaire régulier.

M. FOSTER : Le ministre applique-t-il ce système partout où les circonstances le permettent ?

M. BRODEUR : Dans la plupart des localités où il nous est possible d'utiliser les services d'un fonctionnaire des douanes, possédant l'expérience voulue, nous appliquons ce système.

(Adopté.)

Accise.—A M. L.-A. Fréchette, pour traduction spéciale, $100.

M. FOSTER : De quelle spécialité s'agit-il ici ?

M. BRODEUR : Il s'agit de la traduction de certains règlements et rapports du ministère.

Voyez, par exemple, les bulletins du département. Il faut, pour ces traductions, des connaissances techniques spéciales, et c'est pourquoi nous avons ici fait appel à M. Fréchette, le traducteur en chef de la chambre des communes. Les documents en question ne relèvent pas de cette Chambre, et nous ne pouvons pas les faire traduire par nos traducteurs ordinaires. Ce sont là des documents relevant des départements.

(Adopté.)

Allocation provisoire n'excédant pas $100 à chacun des fonctionnaires de la Colombie-Britannique, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, dont les appointements n'excèdent pas $1,000 par année, $1,500.

M. BRODEUR : La raison pour laquelle ce crédit est demandé, c'est que nous ne pouvons pas obtenir, dans ces provinces de l'Ouest, des fonctionnaires de la même classe que ceux que nous pouvons avoir dans l'Est aux mêmes appointements. Ainsi, par exemple, je rappellerai que j'ai demandé à un honorable membre de cette Chambre de proposer une certaine personne pour un emploi dans la Colombie Anglaise, mais cette personne a refusé d'accepter la fonction offerte, aux appointements de $500 fixés pour cette fonction. Il y a quelques années, on stipula que tous les fonctionnaires touchant $800 d'appointements recevraient $100 de plus, et aujourd'hui nous voyons qu'il est nécessaire de demander ce supplément.

(Adopté.)

Pour permettre au département de fournir de l'alcool méthylique aux fabricants, qui en rembourseront le prix de revient ; et pour loyer, éclairage, force motrice, frais de transport, salaires, etc., $60,000.

M. BRODEUR : Cette somme est destinée à l'achat d'alcool et de naphte méthylique pour la fabrication de l'alcool méthylique, et pour loyer, éclairage, force motrice, frais de transport, salaires, etc. Nous avons dépensé, pour cela, durant le dernier exercice, $50,645.06, et durant les six mois expirés le 1er janvier, $26,466.91. La fabrication de l'alcool méthylique, qui est un service relevant en propre du département même, a été enlevée aux fabricants en entrepôt, comme mesure de protection pour le Revenu de l'intérieur, depuis le 1er juillet 1888. On avait appris que ces alcools méthyliques étaient utilisés pour les spiritueux ordinaires, ce qui, non seulement entraînait des pertes pour le Revenu de l'intérieur, mais était un grand danger pour la santé publique. Le droit n'était que de 15 p. 100 par gallon de preuve au lieu de $1.30, et au lieu aussi du droit de $1.90 sur les spiritueux. On jugea donc nécessaire de réserver à l'Etat le droit de fabrication, puis de fournir nous-même l'alcool à des maisons recommandables pour des fins reconnues. Deux degrés ont été établis; le n° 1, formé d'environ 25 p. 100 de naphte méthylique, et le n° 2, qui contient environ 50 p. 100. Le n° 1 est fourni aux fabricants de vernis et autres, qui ont obtenu du département le permis nécessaire, et qui ont fourni caution de $2,000 que l'alcool n'est destiné qu'aux fins pour lesquelles il est demandé, et sera utilisé dans l'établissement décrit sur la feuille de demande. Le prix actuel de ce degré d'alcool est de $1.10 le gallon.

M. FOSTER : Comment établissez-vous ce prix ?

M. BRODEUR : Nous prélevons environ 15 p. 100 de bénéfice. Si nous utilisons 75 p. 100 d'alcool méthylique pour lequel nous payons $1.40, et 25 p. 100 d'alcool de grain, cela augmente le coût de la matière brute d'environ 15 p. 100. Je le répète, le prix actuel de cet alcool est de $1.10 le gallon. On s'en sert pour fabriquer les vernis, les colles liquides, le mucilage, les sucres, les cuirs, certaines substances polisseuses, les cirages, les savons, etc. Le degré n° 2 est l'alcool à brûler, fourni au commerce sans permis et sans demander de cautions. Cela est dû à ce que l'utilisation en est impossible pour des spiritueux potables, en raison de la présence de l'alcool méthylique en trop forte quantité. Cet alcool est en outre plus cher que l'autre, parce que le naphte méthylique qu'il contient en de fortes proportions coûte au département $1.40 contre 25 cents par gallon pour l'alcool. L'année dernière, nous en avons acheté pour $43,332.55, et nous en avons vendu pour $68,325.69.

M. FOSTER : Où vous procurez-vous la matière brute ?

M. BRODEUR : Nous avions l'habitude de l'acheter de la "Standard Chemical Company."

M. FOSTER : Où se trouve cet établissement ?

M. BRODEUR : Cette compagnie a des fabriques à Cookshire, à Fénélon-Falls, et je crois aussi Toronto.

M. FOSTER : N'y a-t-il pas encore d'autres endroits ?

M. BRODEUR : Ce sont les seuls que je connaisse. Il peut y avoir quatre ou cinq fabriques.

M. BARR : Comment faites-vous vos achats ?

M. BRODEUR : Nous avons passé un contrat il y a quelques années avec la compagnie "Standard Chemical." Le premier marché a été passé avec la compagnie Rathbun, mais cette compagnie ayant refusé de s'exécuter, nous conclûmes un arrangement avec la "Standard Chemical." Je crois que cette compagnie a dû englober la compagnie Rathbun. Le contrat est expiré il y a quelques années et n'a pas été renouvelé. Quand je pris charge du département, j'ai pensé que ce système était défectueux, et qu'il valait mieux demander des soumissions. C'est ce que nous avons fait en décembre et janvier. Je ne suis pas très sûr, mais je crois que le contrat va maintenant passer à une autre maison.

M. BARR : Quel est le chiffre de la plus basse soumission ?

M. BRODEUR : $1.29. A une exception près, l'entreprise a été adjugée au plus bas soumissionnaire. J'ai dit à une exception près, car je tiens à dire ici tout ce qui s'est passé. Nous avons reçu une soumission d'une compagnie des Etats-Unis offrant de nous fournir en franchise un article américain. J'ai refusé d'accepter cette soumission, et j'ai proposé au conseil d'accepter la plus basse soumission pour l'article canadien.

M. FOSTER : Combien aviez-vous à payer avant cela ?

M. BRODEUR : $1.40, et nous payons maintenant $1.29.

M. INGRAM : Quelle était la méthode suivie par l'honorable ministre pour demander des soumissions ?

M. BRODEUR : Nous avons envoyé des annonces aux journaux, demandant des soumissions pour la fourniture de naphte méthylique d'une certaine qualité, et sujet à l'approbation du département. Mon comptable m'a dit qu'il a payé des comptes d'annonces dans vingt-cinq journaux.

M. BARR : Y avait-il là quelques journaux de Toronto ?

M. BRODEUR: Oui, il y avait le "News", si je ne me trompe pas, et aussi, bien entendu, le "Globe."

(Adopté.)

Appointements des officiers, inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures, $63,750.

M. INGRAM : Y a-t-il quelque rapport publié par le département donnant les détails des inspections faites par les différents inspecteurs du gaz et de l'électricité.

M. BRODEUR : Ces détails se trouvent dans la partie II du rapport.

M. INGRAM : Il n'y a là que de bien maigres renseignements.

M. BRODEUR : Ces détails comprennent pourtant plusieurs pages. Mon honorable ami a-t-il réellement consulté cette seconde partie du rapport ?

M. INGRAM : Je n'ai pas vu le rapport de cette année, mais j'ai vu ceux des années précédentes. Nombre de municipalités, dans le pays, et certainement dans Ontario, s'intéressent beaucoup à ce qu'on nomme aujourd'hui les questions de régie municipale, et on ne pourra jamais leur donner ici trop de détails. La seule source où ils peuvent puiser, pour ces détails, c'est dans les rapports des inspecteurs du Gouvernement.

M. BRODEUR : Pour ce qui est de l'inspection du Gouvernement, les détails se trouvent aux pages 22-52 du rapport. Il y a là trente pages entièrement consacrées à cette inspection.

M. INGRAM : La méthode suivie pour ces rapports est-elle toujours la même que par le passé ?

M. BRODEUR : Oui, c'est toujours le même système.

M. FOSTER : L'inspecteur des poids et mesures se fait-elle toujours de la même manière qu'il y a huit ou dix ans ?

M. BRODEUR : Non, il y a ici certaines innovations.

M. FOSTER : En quoi consistent ces innovations ?

M. BRODEUR : Nous avons cru, tout d'abord, que nous ferions bien d'avoir un inspecteur en chef à Ottawa. Nous avons nommé, il y a quelques années, un inspecteur en chef chargé de surveiller les inspections faites par les inspecteurs et sous-inspecteurs des poids et mesures. Il vérifie tous leurs rapports et quand des plaintes s'élèvent, c'est à lui qu'on a aussi recours pour décider ce qu'il peut y avoir à faire. Je fais tout mon possible pour tenter de mettre fin, une bonne fois, aux déficits qui se voient depuis longtemps dans cette branche du service.

M. FOSTER : A combien s'élève actuellement ce déficit ?

M. BRODEUR : Avant mon arrivée, il y avait un déficit de $25,000, et celui de l'année dernière s'est élevé à $18,000. Je suis fermement convaincu que les dépenses et les recettes devraient pouvoir ici s'équilibrer.

M. FOSTER : Comment allez-vous vous y prendre pour cela ?

M. BRODEUR : J'ai demandé à l'inspecteur en chef d'examiner les comptes, et de me dire sur quoi pourraient porter les économies. Je suis certain que nous allons pouvoir réussir à réduire ces déficits.

M. FOSTER : Fait-on l'inspection des poids tous les ans, pour tout le pays ?

M. BRODEUR : Non, cette inspection ne se pratique que tous les deux ans.

M. FOSTER : S'élève-t-il beaucoup de plaintes au sujet des poids et mesures ?

M. BRODEUR : Non, cela est assez rare. Je suis convaincu qu'en y apportant l'attention nécessaire, nous allons réussir à obtenir un service de première classe.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il augmenté le nombre des inspecteurs ?

M. BRODEUR : Non, c'est tout le contraire. Même, en certains endroits, j'ai refusé de faire certaines nominations, parce que j'avais constaté que cela n'était pas nécessaire.

M. WHITE : Y a-t-il une taxe uniforme pour l'inspection des poids et mesures ? Les fabricants de balances, qui sont en bon nombre dans le pays, ont-ils, par exemple, à payer autant que les autres pour les frais d'inspection ?

M. BRODEUR : Oui, ces frais sont les mêmes.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudrait-il nous donner quelques renseignements au sujet du système métrique. S'il se rappelle bien, le professeur McLennan nous a donné, l'année dernière, devant le comité de l'agriculture, une dissertation là-dessus.

M. BRODEUR : J'ai obtenu, l'année dernière, un crédit pour me permettre de faire connaître le plus possible, par tout le pays, les avantages du système métrique. Nous avons distribué des collections de poids et mesures métriques dans tous les high schools et toutes les écoles importantes du pays. Le système métrique est de plus en plus en usage dans nos écoles, et peu de temps s'écoulera avant que les nouvelles générations soient complétement familiarisées avec ce système. Je me suis mis en relations à ce sujet avec lord Strathcona, et il m'a tenu au courant de ce qui se faisait en Angleterre pour répandre ce système. On voudra bien se rappeler qu'un bill a été présenté l'année dernière devant la Chambre des lords, pour tenter de rendre obligatoire l'usage du système métrique en Angleterre. Le bill fut adopté par la Chambre haute et soumis à la Chambre des communes, mais le parlement fut prorogé avant que la question pût être décidée. Je crois que ce sujet sera mis à l'étude cette année, en Angleterre, par la Chambre des communes. Je me suis procuré des copies de ce bill et des débats à ce sujet, et je serai heureux de les communiquer à tous ceux qui désireraient être plus amplement renseignées sur tout cela.

M. INGRAM : L'honorable ministre a-t-il constaté que ses efforts, pour répandre le système métrique, soulevaient de l'opposition ?

M. BRODEUR : A venir jusqu'à présent, nous n'avons rencontré que peu d'opposition, et les opinions sont au contraire en grande majorité en faveur de l'adoption de ce système.

M. HENDERSON : L'honorable ministre nous dit que des modèles du système métrique ont été distribués dans la plupart des écoles supérieures. L'année dernière, l'honorable ministre a bien voulu faire parvenir l'une de ces collections à l'école supérieure de mon comté. Dans le cas d'un comté possédant deux ou trois écoles supérieures, est-ce que le ministre dotera chacune d'une série de ces mesures ?

M. BRODEUR : Certainement. Qu'il y ait ou non plusieurs " high school " dans un même comté, cela ne fait aucune différence. Je serai heureux de faire cette distribution, suivant le désir qu'en témoigne mon honorable ami.

M. HENDERSON : Je remercie beaucoup l'honorable ministre et je serai enchanté de lui adresser de nouvelles demandes pour ces modèles.

M. TAYLOR : Il y a deux semaines, j'ai remis au bureau de l'honorable ministre une lettre du principal de l'école supérieure de Gananoque, et je n'ai encore reçu aucune réponse. J'espère bien que les instructions nécessaires ont été données pour l'envoi d'une collection de modèles.

M. BRODEUR : Ces modèles ont dû, en effet, être envoyés. Dans tous les cas, je vais m'en informer.

M. TAYLOR : J'ai laissé cette lettre, adressée à l'honorable ministre, aux mains de son secrétaire.

M. BRODEUR : Cette lettre a dû s'égarer, car je réponds généralement à toutes les lettres qui me sont adressées.

(Adopté.)

Loyer, combustible, frais de voyage, frais de port, papeterie, etc., pour poids et mesures, y compris sommes requises pour achat d'étalons du système métrique, appointements et autres dépenses des inspecteurs, etc., $35,000.

M. FOSTER : Ces étalons métriques sont destinés à Ottawa, n'est-ce pas ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Quel en est le coût ?

M. BRODEUR : Voulez-vous parler des collections métriques ?

M. FOSTER : Oui.

M. BRODEUR : $8.33 chacune.

M. FOSTER : De quoi s'agit-il ici ? Sont-ce là ce que vous appelez des collections métriques ?

M. BRODEUR : Oui, ce sont là des collections complètes importées de France.

M. FOSTER : Combien en achetez-vous, et quel est ici l'objet que vous vous proposez ?

M. BRODEUR : J'envoie une collection à chaque école primaire supérieure.

M. BARR : Faites-vous cette distribution à toutes les écoles, ou seulement à celles qui en font la demande ?

M. BRODEUR : J'attends qu'on m'en fasse la demande.

M. FOSTER : L'objet que vous vous proposez, c'est de familiariser nos populations avec ce système.

M. BRODEUR : Oui, afin que les professeurs puissent mettre leurs élèves au courant des avantages de ce système.

M. FOSTER : Et, cela fait, vous chercherez ensuite à introduire ce système au Canada ?

M. BRODEUR : Rien n'a encore été décidé à ce sujet, mais je suppose que c'est bien là, en effet, l'objet qu'on se propose. Si ce système est adopté en Angleterre, comme c'est probable, nous devrons aussi emboîter le pas, et la même chose arrivera si ce système est adopté aux Etats-Unis. Je viens de parler de ce qui se passe en Angleterre, et je dois ajouter qu'aux Etats-Unis il y a aussi un mouvement fort prononcé en faveur de l'adoption de ce système. Il faudra bien suivre l'exemple de l'Angleterre et des Etats-Unis.

M. FOSTER : Vous n'avez pas l'intention de devancer ces deux pays ?

M. BRODEUR : Aucune décision n'a été prise à cet effet.

M. FOSTER : Le sujet mérite d'être étudié.

Adopté.)

Appointements des inspecteurs du gaz et de l'éclairage électrique, $25,000.

M. A. A. McLEAN (Queen, I.P.-E.) : Quelle est la rémunération que peuvent exiger ces inspecteurs ?

M. BRODEUR : Le coût moyen par gazomètre ou électromètre est d'un dollar pour cinq ans. C'est un tarif régulier.

M. INGRAM : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître les instructions qu'il donne à ces inspecteurs ? Quelle est la nature des renseignements que ces fonctionnaires doivent fournir au ministre ?

M. BRODEUR : Ils doivent faire l'inspection des compteurs qu'on leur présente. Dans chaque bureau se trouve un appareil pour ces essais, et quiconque veut faire l'épreuve d'un compteur, peut s'adresser à ce bureau. C'est après cela qu'on donne le certificat voulu, chaque machine portant la marque déterminée.

M. A. A. McLEAN : Les frais sont-ils payés par la compagnie ou par celui qui se sert de cet instrument ?

M. BRODEUR : Par le propriétaire de l'instrument, dans chaque cas. S'il surgit des difficultés entre le vendeur et l'acheteur, et si celui-ci veut faire déterminer la capacité mécanique du compteur qu'il emploie, il demande un examen de ce dernier. Si cet examen démontre qu'on a trompé celui qui se sert de cet appareil, le vendeur doit payer le coût de cet examen. La même règle s'applique lorsqu'il s'agit de gazomètres.

M. A. A. McLEAN : Le ministère a-t-il nommé quelqu'un pour enseigner à ces inspecteurs la façon dont ils doivent remplir leur devoir ?

M. BRODEUR : Oui.

M. BARR : Existe-t-il un tarif que devra acquitter celui qui se sert de ces appareils ?

M. BRODEUR : Oui. Le 31 janvier 1899, un arrêté du conseil réglait cette matière. Voici des détails à ce sujet : pour des compteurs de dix lumières et moins, on exige 75 cents ; pour des compteurs de 10 à 20 lumières, $1.25 ; pour des compteurs de 30 à 45 lumières, $2.25 ; pour des compteurs de 45 à 60 lumières, $2.75 ; pour des compteurs de 60 à 80 lumières, $3 ; pour des compteurs de 80 à 100 lumières, $3.50 ; voilà le coût de cet examen qui ne se répète que tous les cinq ans.

M. WHITE : A propos de cet examen se rapportant à la lumière électrique, si je ne me trompe, les percepteurs de l'accise, dans les petites villes, doivent remplir également cette tâche.

M. BRODEUR : Ils doivent simplement percevoir les frais d'inspection.

M. WHITE : Prenons le cas de la ville où je demeure. L'inspecteur réside à Ottawa. Ses frais de déplacement doivent-ils être acquittés si ses services sont réclamés pour faire l'examen d'un ou de plusieursr électromètres dont se servent des citoyens de Pembroke ? Ajoute-t-on ces frais aux appointements du fonctionnaire en question ?

M. BRODEUR : C'est le ministère qui acquitte ces frais.

M. INGRAM : Le Livre bleu qui contient les rapports de ces inspecteurs, ne fournit pas beaucoup de renseignements utiles. C'est ainsi qu'on ne peut connaître de détails se rapportant au coût et à la capacité de tel ou tel électromètre ou gazomètre. Supposons qu'on veuille, par exemple, savoir le montant consacré par une compagnie à une installation d'éclairage à l'électricité ou au gaz et au débit de cette compagnie, renseignements qui peuvent être très importants lorsqu'il s'agit d'une municipalité qui veut accaparer cette industrie. Le document qu'on nous soumet ne contient pas de renseignement à ce sujet. Je voudrais savoir, maintenant, si nous ne pourrions pas obtenir des inspecteurs un rapport indiquant le coût du matériel employé par les différentes compagnies de gaz ou d'éclairage électrique, et l'énergie développée par ces dernières. Il serait raisonnable d'exiger des détails sur les profits et pertes de ces différentes compagnies, mais un rapport dans le sens que je viens d'indiquer rendrait service à nos différents conseils municipaux.

M. BRODEUR : Le ministère ne s'ingère dans cette question de gaz et d'éclairage électrique qu'à seule fin d'éprouver la capacité des appareils dont les compagnies se servent. Voilà en quoi se résume, sous ce rapport, la besogne du ministère.

M. FOSTER : Ces essais ne sont pas obligatoires ?

M. BRODEUR : Au contraire, car chaque compteur doit être examiné. Mon honorable ami d'Elgin-est (M. Ingram) me demande si nous ne pourrions pas indiquer dans nos rapports la quantité de gaz ou de lumière électrique produite par une compagnie, ainsi que le volume des opérations de cette dernière, en un mot, toutes les données qui constitueraient pour ainsi dire un recensement des compagnies intéressées . Cela ne relève pas de mon ministère. Tout ce que mes fonctionnaires ont à faire, c'est d'inspecter les compteur qu'on emploie dans ces différentes compagnies. Nous n'avons pas à nous occuper de la production de ces dernières, non plus que de leurs bénéfices ou de leurs revenus. Nous faisons l'inspection des poids et mesures employés par un marchand, sans nous occuper du genre d'affaires auquel il se livre, ou des bénéfices qu'il peut réaliser. Nous en agissons pareillement envers les compagnies de gaz et d'éclairage électrique ; à mon sens, la loi telle qu'elle existe maintenant, ne contient aucune disposition nous autorisant à recueillir les renseignements demandés par l'honorable député.

M. A. A. McLEAN : Supposons que l'inspecteur constate que les compteurs employés par une compagnie quelconque ne sont pas de la qualité voulue. Dans ce cas-là, ne sera-t-il pas obligé de faire un rapport à l'administration.

M. BRODEUR: Oui, il devra faire un rapport au ministère.

M. A. A. McLEAN : A qui appartiendra-t-il de prendre les moyens de forcer la compagnie intéressée à fournir des compteurs convenables ?

M. BRODEUR : On avertit la compagnie que le gaz qu'elle fournit devra être purifié ; si elle néglige de se conformer à cette règle, elle doit subir les conséquences de sa faute.

M. FOSTER : Mais cette amende dépend de la qualité du gaz que fournit cette compagnie.

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Au point de vue de la comptabilité à quoi se résume cette inspection des compteurs électriques ?

M. BRODEUR : L'inspection des compteurs de gaz et de lumière électrique a, l'an dernier, rapporté $50,218.25, et les dépenses se sont élevées à $33,426.15.

M. FOSTER : Tout est compris dans cet item des dépenses ?

M. BRODEUR : Oui ; cet item embrasse toutes les dépenses de ce service.

M. FOSTER : Et pour les poids et mesures ?

M. BRODEUR : Les dépenses, l'an dernier, ont été de $84,768.82, et les recettes se sont élevées à $66,359.19.

M. FOSTER : A tout prendre, les recettes balancent les dépenses. Cela est assez satisfaisant. J'ai toujours essayé d'appliquer ce système, car je crois qu'un département ne devrait pas dépenser plus qu'il ne perçoit. Ce sont des opérations financières dont il faut tenir compte.

(Adopté.)

Système métrique.—Conférence, publication de cartes, grafiques, brochures, etc., relatives au système métrique des poids et mesures.

M. INGRAM : Qui fera ces conférences ?

M. BRODEUR : Personne n'a fait ce travail jusqu'à présent. L'an dernier, quand j'ai demandé pour la première fois ce crédit, j'avais l'intention d'envoyer quelqu'un faire des conférences aux membres des différentes chambres de commerce et des différents clubs du pays. L'an dernier, j'ai demandé au professeur McLennan, de l'université de Toronto, de venir faire une conférence à Ottawa même. Il eut la gracieuseté d'accepter cette invitation et de nous faire une conférence très intéressante dont un certain nombre de copies ont été distribuées ; on nous en demande d'autres pour les écoles. J'ai l'intention de faire préparer une brochure, ou plutôt un catéchisme expliquant ce système, et de le mettre entre les mains des instituteurs et des enfants qui fréquentent les écoles du pays. Les institutions supérieures ont déjà reçu des exemplaires d'un ouvrage sur ce sujet, et je voudrais distribuer ces brochures parmi les

élèves qui fréquentent les écoles primaires. A mon point de vue, cela servira à la diffusion de ce système. J'ai déjà dit que nous espérions avant un an ou deux, établir et rendre obligatoire, au Canada, le système métrique, surtout si l'Angleterre, les Etats-Unis et l'Australie, pays avec lesquels nous sommes en relations d'affaires, adoptent ce système.

M. FOSTER : Je n'ai pas beaucoup de confiance dans cette distribution de la brochure en question parmi les enfants qui fréquentent nos écoles. D'autre part, je crois qu'il vaudrait mieux fournir aux instituteurs des renseignements sur ce système, renseignements qu'ils pourront communiquer aux personnes aptes à en profiter. Il faudrait que cette brochure ainsi distribuée parmi les instituteurs fût explicite et précise.

M. BRODEUR: C'est précisément ce que je m'efforce de faire.

(Adopté).

Falsification des substances alimentaires et d'engrais, et frais de mise en vigueur de la loi concernant les marques frauduleuses de commerce, $30,000.

M. FOSTER: Donnez-nous donc une idée de ce que vous allez faire à ce propos.

M. BRODEUR : La loi concernant la falsification des combustibles stipule que les inspecteurs devront prendre des échantillons de ces substances alimentaires dans les différentes parties du pays, chaque fois que le ministère leur enjoindra de faire cet ouvrage. Ces échantillons seront envoyés à l'analyste du district, ou au département à Ottawa. On en fera donc l'analyse. Le résultat de cette dernière est contenu dans des bulletins qui sont distribués aux députés et publiés dans nos rapports. Nous constatons qu'une grande quantité de denrées comestibles sont falsifiées, et je me propose de faire une campagne sérieuse contre ceux qui se rendent coupables de ces falsifications. L'an dernier, par exemple, on analysa des épices, et l'on constata que nombre de ces dernières étaient falsifiées. Il en a été ainsi de confitures et de conserves soumises à l'analyse. On a aussi fait l'analyse de certaines boissons, et fait remarquable, la plus grande partie de ces dernières étaient parfaitement pures, sauf qu'on avait ajouté une très forte quantité d'eau, ce qui n'est pas une falsification d'après la loi. Quant au sirop et au sucre d'érable, ils sont falsifiés sur une très grande échelle.

M. FOSTER : Avec quoi ?

M. BRODEUR : Avec toutes sortes d'ingrédients. D'ordinaire on emploie la canne à sucre et la glucose, ce qui constitue une falsification d'après la loi, à moins que le fabricant n'indique sur l'étiquette qu'il s'agit d'un composé. Dans certains cas nous avons exercé une action contre les personnes qui violaient ainsi la loi.

M. BARR : N'est-il pas vrai que plusieurs maisons de Montréal et d'ailleurs fabriquent, en grande quantité, un produit qu'ils appellent sucre d'érable, mais dans la composition duquel il n'entre que du sucre de canne et de la glucose, et qu'elles expédient cet article en Europe, causant ainsi la ruine d'un commerce légitime ?

M. BRODEUR : Il y a quelques jours, j'ai donné des ordres que l'analyste en chef s'occupe de cette question. On a constaté, comme vient de le dire l'honorable député, que certaines maisons fabriquent un produit qu'elles appellent " sucre d'érable " dans lequel il n'entre pas une parcelle de sève d'érable. Il est de mon devoir de punir ces infractions à la loi, et je me propose de le faire le plus tôt possoble.

M. FOSTER : La loi concernant la falsification des denrées alimentaires est en vigueur depuis nombre d'années. L'honorable ministre peut-il nous donner une idée des résultats obtenus.

M. BRODEUR : La publicité donnée aux bulletins a eu un bon effet, mais cela ne suffit pas, et il faut absolument adopter des moyens plus rigoureux. J'ai pu constater, l'an dernier, que les épices étaient horriblement falsifiées. J'en pourrais dire autant des confitures, gelées et conserves, mais les fabricants de ces produits sont venus à Ottawa, et à la suite d'une entrevue avec le département, ils se sont engagés à prendre les moyens d'empêcher toute falsification à l'avenir.

M. BARR : A-t-on intenté beaucoup de poursuites en vertu de cette loi ? Je crois que l'an dernier, il y a eu plus de falsifications que jamais. Il y a, par exemple, la fabrication du sucre d'érable qui n'a jamais contenu de sève d'érable, et ces confitures et gelées qui, s'il faut en croire les rapports, sont falsifiées comme elles ne l'ont jamais été.

M. BRODEUR : Je ne suis pas prêt à admettre que la falsification des confitures et gelées augmente, car j'ai la promesse formelle de tous les fabricants—au moins de la plupart—de cesser d'employer de la glucose en aussi grande quantité. J'ai vu des confitures de fraises dans lesquelles il n'y avait pas la moindre fraise. On les fabrique avec des pommes que l'on fait bouillir en y mélangeant de l'acide salicyque, de la glucose et, quelquefois, de la graine de mil, pour donner au produit l'apparence de confitures de fraises.

M. BARR : Je crois que nous ne réussissons pas beaucoup à empêcher la falsification. Il est bien connu que le vinaigre de vin blanc, le sucre d'érable et une foule d'autres produits sont impurs. Si l'on faisait une collection de tous ces produits falsifiés

et si on appliquait la loi rigoureusement, je suis certain qu'on constaterait un grand progrès, au bout de quelques mois. Tant que la loi ne sera pas rigoureusement appliquée, on n'obtiendra aucun résultat.

M. BRODEUR : L'honorable député vient de parler de la falsification du sucre d'érable. Je puis lui dire que depuis quelques mois, de ce seul chef, nous avons fait condamner cinq délinquants.

M. BARR : C'est un commencement.

M. BRODEUR : Et j'espère continuer. Je suis bien décidé à faire de mon mieux, car je considère qu'il est très important de ne pas laisser ruiner cette industrie du sucre d'érable .

M. HENDERSON : Il n'y a pas de doute que les renseignements fournis par l'analyste en chef sont très utiles, mais je crois qu'une grande partie des fruits de ce travail est perdue, parce que ces renseignements ne parviennent pas à la connaissance du public. Comment ces bulletins sont-ils distribués ? Un député en reçoit deux exemplaires, et ce sont peut-être les seuls qui parviendront jusqu'à son comté.

M. BRODEUR : Nous adressons ces bulletins aux membres des deux Chambres et à tous ceux qui ont droit de recevoir les documents publics. De plus, nous les envoyons gratuitement à tous ceux qui les demandent, et les vendeurs de produits analysés en reçoivent des exemplaires. Il serait peut-être préférable d'adopter un mode de distribution plus général.

M. FOSTER : Combien en a-t-on distribué l'an dernier.

M. BRODEUR : Il y a eu douze bulletins d'imprimés et il en a été distribué 1,000 exemplaires de chacun.

M. ARMSTRONG : Cette question est d'une extrême importance, surtout pour les maisons qui font tout leur possible pour donner au public un produit pur. Je connais des fabricants qui s'efforcent de mettre sur le marché des confitures et des gelées pures, mais ils ne peuvent pas lutter contre ceux qui vendent des produits de qualité inférieure, à vil prix. Le ministre ne pourrait-il pas consacrer une certaine somme à la publication de ces bulletins dans les journaux hebdomadaires ou quotidiens ?

M. BRODEUR : L'idée me paraît excellente, mais je n'ose rien promettre dans le moment, car la publication de ces bulletins dans les journaux peut entraîner des dépenses considérables. Dans tous les cas, j'étudierai la chose sérieusement. Je comprends que la distribution de 12,000 bulletins par année, dans tout le pays, ne constitue pas une publicité suffisante, et ceux que ces bulletins pourraient intéresser le plus directement ne les reçoivent pas, tandis que s'ils étaient publiés dans les journaux ils atteindraient tout le monde. Je connais un particulier qui a engagé $15,000 dans cette industrie, l'an dernier, et il constate déjà que les produits de qualités inférieures, qui se vendent à vil prix, nuisent à son commerce.

M. FOSTER : Quels moyens le ministre a-t-il à sa disposition pour découvrir les falsifications ?

M. BRODEUR : Nous avons un inspecteur des denrées alimentaires dans chaque district. De temps à autre, nous donnons ordre à ces inspecteurs de recueillir des échantillons de sucre d'érable. Ils en prélèvent trois chez le même marchand ; ils lui en laissent un et envoient les deux autres, soit ici à Ottawa, soient à l'analyste du district, pour les faire analyser.

M. FOSTER : L'inspecteur ne fait que recueillir les échantillons ?

M. BRODEUR : Oui. Le département lui donne l'ordre de recueillir des échantillons d'un certain produit et il agit en conséquence.

M. FOSTER : Ces inspecteurs sont-ils bien occupés ?

M. BRODEUR : Généralement, ils sont en même temps employés dans les bureaux de l'accise. Quand ils ne sont pas occupés à recueillir des échantillons, on les emploie à d'autres travaux.

M. FOSTER : Je vois dans le rapport de l'auditeur général qu'un inspecteur de denrées alimentaires, Thomas Kidd, a touché un salaire de $500, et $116 pour allocation de voyage. Il reçoit aussi une allocation pour le loyer d'un bureau, et le reste. S'il ne fait pas autre chose que recueillir des échantillons, il doit avoir du bon temps.

M. BRODEUR : Je crois que son district comprend toute la province d'Ontario, à l'ouest de Toronto.

M. FOSTER : Il ne paraît pas avoir beaucoup visité son district, puisque son allocation de voyage n'est que de $116. Cela n'a pas dû lui permettre de voyager beaucoup. Je serais curieux de savoir combien cet inspecteur a recueilli d'échantillons. Est-il obligé de voyager, pour cela ?

M. BRODEUR : Certainement.

M. FOSTER : Les apparences sont qu'il n'a pas voyagé beaucoup, et par conséquent il n'a pas dû recueillir beaucoup d'échantillons. Il faudrait en conclure qu'il n'a pas fait grand'chose pour gagner son salaire, car je vois qu'il ne fait pas autre chose.

M. BRODEUR : Durant l'année, nous avons recueilli un grand nombre d'échantillons, y compris ceux qui ont été envoyés par M. Kidd. Les voyages dans cette partie du pays ne sont pas aussi coûteux que dans les districts où les distances à parcourir sont très grandes. D'ailleurs, le cas de

M. Kidd est une exception, et je ne crois pas que l'honorable député (M. Foster) puisse trouver un seul autre inspecteur de denrées alimentaires qui ne soit pas en même temps employé aux bureaux de l'accise comme inspecteur des poids et mesures, ou autres chose. M. Kidd est le seul dans son cas, et je vois qu'il a été nommé en 1890.

M. FOSTER : Il ne s'agit pas de savoir quand il a été nommé, mais s'il fait un travail proportionné au salaire qu'il reçoit du gouvernement. Quant aux autres inspecteurs, ils sont peu rétribués, et je suppose qu'ils font autre chose.

M. BRODEUR : Oui, tous, à l'exception de M. Kidd. Il occupe cette situation depuis longtemps et c'est probablement pour cette raison qu'il n'est pas employé à autre chose, dans les bureaux.

M. FOSTER : Les inspecteurs ne travaillent que lorsqu'ils reçoivent des ordres. Peut-être que le ministre n'en a pas donné à M. Kidd.

M. INGRAM : Le mode d'opération n'a-t-il pas été changé depuis quelques années ? Autrefois, les échantillons étaient envoyés ici et l'analyse se faisait dans le laboratoire du ministère. Mais je crois que depuis, on a nommé des analystes dans les différentes parties du pays, et que c'est à eux qu'on remet les échantillons.

M. BRODEUR : Je dois expliquer à la Chambre que ces inspecteurs ne travaillent pas toute l'année. Ils ne sont censés travailler que durant quatre ou cinq mois, et le reste du temps, ils n'ont rien à faire. C'est pour cette raison que dans les nominations faites récemment, nous avons tâché, autant que possible, de nommer des gens qui étaient déjà employés comme gardiens d'accise ou inspecteurs des poids et mesures. Il y a des districts, par exemple, où il n'y a qu'un seul entrepôt de douane. Le gardien de cet entrepôt peut facilement s'absenter pendant quelques jours, pour recueillir des échantillons de denrées alimentaires. Je vois que M. Kidd ne remplit pas d'autres fonctions, mais son district est très populeux, et bien qu'il ne paraisse pas avoir beaucoup voyagé, il a certainement fait son devoir, puisque l'analyste en chef m'informe qu'il a reçu des échantillons de ce district comme des autres.

M. LALOR : Comment le ministre interprète-t-il les mots "falsification des aliments" ? La question a été soulevée par l'honorable député de Lambton (M. Armstrong) à propos des confitures. Supposons qu'on mette sur le marché un produit appelé confitures de framboises. S'il est fait avec des framboises auxquelles on a ajouté des pommes, sera-t-il considéré comme un produit falsifié ?

M. BRODEUR : Certainement, si le récipient ne porte pas le mot "composé". La loi dit que s'il est constaté à l'analyse que le produit contient des ingrédients préjudiciables à la santé, il est déclaré falsifié. Si le produit n'est pas pur, mais ne contient rien de délétère, le mot "composé" doit être sur l'étiquette, car autrement le vendeur peut être poursuivi pour infraction à la loi. C'est ainsi que nous procédons. Prenons comme exemple le cas des confitures de fraises qui sont mises sur le marché et qui ne contiennent pas une parcelle de fraise. C'est évidemment une violation de la loi, car personne n'a le droit de vendre comme confitures de fraises un produit qui ne contient pas de fraises.

M. LALOR : Je suis satisfait de l'interprétation donnée à la loi par le ministre, mais je ne vois pas où est le mal, lorsque l'article véritable est remplacé par un autre qui n'est pas préjudiciable à la santé. Les confitures canadiennes que nous voyons sur le marché, sont généralement fabriquées avec du marc de pomme et on ajoute une certaine quantité de fruit dont elles doivent porter le nom. Cela ne peut aucunement nuire à la santé de ceux qui les achètent, et je vois avec plaisir qu'un produit n'est pas considéré comme falsifié, quand les ingrédients qui le composent ne sont pas délétères.

M. BRODEUR : Si on remplace entièrement par d'autres ingrédients celui dont le nom est marqué sur l'étiquette, il y falsification. Prenons, par exemple, le cas des confitures de fraises. Les fraises sont très rares, et on les remplace, me dit-on, par des navets. Ces confitures ne contiennent pas de fraises du tout, et il ne serait pas juste de ne pas les déclarer falsifiées. D'après la loi, si l'article véritable est remplacé par un autre, l'étiquette doit porter le mot "composé". S'il n'y a pas de fraises dans ces confitures, elles sont déclarées falsifiées, même si l'ingrédient qui en tient lieu ne peut pas nuire à la santé.

M. LALOR : Si l'étiquette comporte "confitures de framboises" et s'il y a un quart de framboises et trois quarts de marc de pommes, cela constitue-t-il une falsification ?

M. BRODEUR : Certainement, puisque ces confitures sont vendues comme de pures confitures de framboises, tandis que les trois quarts n'en sont pas.

M. A. MARTIN : Ne ferait-on pas bien d'exiger du manufacturier d'indiquer sur l'étiquette les ingrédients qui entrent dans la fabrication de son produit ? Je ne sais pas si ce serait praticable, mais cela procurerait un soulagement au public, de savoir la nature exacte de ce qu'il achète. Le consommateur qui achète des confitures de framboises saurait combien de framboises et combien de prunes il y a dans ces confitures.

M. BRODEUR : Je suis informé par l'analyste en chef que les fabricants pourraient difficilement se conformer à cette

obligation. Quand un produit contient des ingrédients autres que le véritable, le mot " composé " doit être sur l'étiquette, en caractéres aussi voyants que tout ce qu'il y a sur cette étiquette. En agissant ainsi le fabricant se conforme à la loi, et cela empêche beaucoup de falsification.

M. ARMSTRONG : Pour en revenir au crédit demandé, je ne le trouve pas trop élevé ; je suis même d'avis que le ministre devrait demander une somme plus considérable si, par ce moyen, le peuple pouvait être renseigné sur ce qui entre dans la composition des confitures qu'il mange. D'après ce que j'ai su, la plupart des fabriques de confitures et gelées du pays, emploient des fruits communs, des navets et de la glucose, et tous ces ingrédients sont de qualités très inférieures. Le ministre dit que 12,000 exemplaires des bulletins sont publiées. Chacun de ces bulletins contient-il le résultat de l'analyste de tous les produits qui ont été examinés ?

M. BRODEUR : L'an dernier, nous avons publié 1,000 bulletins relatifs à chaque article, et il en a été préparé douze différents. Il y en a un qui a rapport au lait, un autre, aux épices, un autre encore aux confitures et gelées, et ainsi de suite. 1,000 bulletins relatifs à chaque article ont été publiés.

M. ARMSTRONG: Le ministre comprend comme nous que 12,000 bulletins pour tout le Canada sont tout à fait insuffisants. Puisque nous dépensons $30,000 pour obtenir des renseignements, c'est bien le moins qu'on donne à ces renseignements la plus grande publicité possible. Je conseille fortement à l'honorable ministre de faire une plus grande distribution de ces bulletins.

M. BRODEUR : On m'informe qu'ils ne sont pas envoyés aux journaux ; je considère que ce serait très important, et je donnerai des ordres en conséquence. La presse s'intéresse généralement beaucoup à ces questions, et je crois que les journaux seraient très heureux de publier ces renseignements.

M. ARMSTRONG : Si la chose est laissée aux journaux, il est assez probable qu'ils ne publieront que ce qu'ils voudront, et nous n'aurons que des rapports tronqués. Le ministère ne pourrait-il pas préparer un résumé des bulletins et faire publier ce résumé dans les journaux ?

M. HERRON : Le ministre a-t-il l'intention de continuer les poursuites contre ceux qui vendent comme purs des articles qui ne le sont pas ?

M. BRODEUR : Nous sommes décidés à faire observer la loi rigoureusement. J'ai constaté l'an dernier que les infractions étaient nombreuses, et il nous faut trouver le moyen d'y mettre fin, si c'est possible.

M. LALOR: Je puis dire au ministre qu'à l'heure qu'il est il trouvera sur le marché très peu de produits purs, surtout en fait de confitures. Il ne serait peut-être pas prudent d'aller trop loin dans cette voie. Les fabricants de confitures et de gelées du Canada ont à lutter contre les produits américains et anglais, et je doute fort que parmi les confitures et gelées actuellement sur le marché, canadiennes ou importées, il s'en trouve d'absolument pures. Pour ma part je ne vois pas d'inconvénient à employer du marc de pomme conjointement avec d'autres fruits, pourvu qu'ils soient purs. J'espère que la loi ne sera pas appliquée trop sévèrement sous ce rapport, car on courrait le risque de ruiner une importante industrie de ce pays.

M. BRODEUR : Mon honorable ami est certainement mal informé pour ce qu'il dit des confitures importées d'Angleterre : l'analyse faite l'année dernière de ces confitures a démontré en effet qu'elles sont absolument pures. Il n'en est pas de même des produits canadiens et américains. Nous ne recueillons pas que des échantillons des produits qui nous viennent de l'extérieur. Je le dis à l'honneur des fabricants anglais : les gelées et confitures qu'ils nous envoient ont été, à l'analyse, reconnues absolument pures.

M. ARMSTRONG : Je ne saurais être de l'avis de mon honorable ami le député de Haldimand (M. Lalor), qu'il faut tolérer un certain degré de falsification. Les fruits abondent dans notre pays, et rien n'excuse les fabricants de ne pas nous livrer une marchandise qui soit bonne et pure. Il y a, je le sais, des fabriques qui font de leur mieux pour produire un article absolument exempt de toute matière étrangère, et ce serait mal les récompenser que de tolérer chez d'autres la moindre falsification.

M. BARR : Tout cela est bien beau, mais à la condition que le département se montre aussi vigilant à l'endroit des produits qui nous arrivent d'Angleterre ou des Etats-Unis. Si nous permettons que les Américains envoient ici leurs produits sans contrôle actif de notre part, nos fabricants, qui ont à lutter contre la concurrence étrangère, vont se trouver dans une situation bien difficile.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

COMPAGNIES DES HOUILLERES ET DU CHEMIN DE FER DE NICOLA A KAMLOOPS ET A LA SIMILKAMEEN.

La Chambre décide de se former en comité général pour discuter le bill (n° 34) relatif à la compagnie des houillères et du chemin de fer de Nicola à Kamloops et à la Similkameen, déposé par M. Galliher.

Art. 3,

La Compagnie, telle que présentement organisée, est par le présent acte déclarée être et avoir été, à compter de l'adoption du chapitre 164 des statuts de 1903, un corps public sous l'autorité législative du Parlement du Canada, autorisé à établir, construire et mettre en service les travaux de chemin de fer déterminés dans les lois de la province de la Colombie-Anglaise mentionnées au préambule, et jouissant de tous les autres pouvoirs énoncés auxdites lois, dans la mesure où peut s'étendre l'autorité législative du Parlement du Canada, sauf seulement celles des dispositions desdites lois qui pourraient être incompatibles avec l'acte des chemins de fer de 1903; mais rien d'ici édicté ne préjudice ni n'invalide ce qu'a pu ci-devant faire la Compagnie dans l'exercice des pouvoirs conférés par lesdites lois.

M. SPROULE : Est-ce là la date de la loi provinciale ?

M. HYMAN : Oui ; ce projet de loi est celui qui avait été renvoyé à un sous-comité, dont le comité a agréé le rapport.

M. SPROULE : A mon sens, une question très importante se présente ici. S'il existe une loi provinciale sous l'empire de laquelle un procès s'engage et que nous déclarions d'utilité générale, à compter de l'adoption de la loi, l'établissement de cette voie ferrée, nous décidons par là même que le chemin de fer en question sera soumis à la juridiction et à l'autorité fédérale. Cela pourra faire naître des difficultés. Il me semble que nous empiétons délibérément sur les pouvoirs de la province.

M. HYMAN : Le projet a été soigneusement étudié par la commission, qui l'a même soumis à l'examen d'une sous-commission.

M. LOGAN : Je faisais moi-même partie de cette sous-commission et, si je me rappelle bien, les circonstances de l'affaire m'ont paru assez singulières.

D'abord, en 1891, la législature de la Colombie-Anglaise rendait une loi attribuant à la compagnie la personnalité civile; en 1891, cette même compagnie se présentait ici et demandait à la Chambre de déclarer d'utilité générale l'établissement de sa voie ferrée; mais alors s'est présentée la question de savoir si, en vertu de la loi générale de la province relative aux chemins de fer, qui exige, dans un temps donné, un certain degré d'avancement des travaux, la charte de 1891 ne se trouvait pas périmée.

A ce moment de nos délibérations, il fut décidé de suspendre les procédures jusqu'à ce que la législature de la Colombie-Anglaise eût rendu une loi faisant revivre l'ancienne charte. Sur réception d'une dépêche de la législature de la Colombie-Anglaise disant que la loi était rendue, ce Parlement, en 1903, rendait à son tour une loi décrétant l'utilité générale des travaux à exécuter. A l'examen de cette loi rendue en 1903 par la législature de la Colombie-Anglaise, on découvrit qu'il s'y trouvait un article enlevant à la commission des chemins de fer la réglementation des tarifs de transport et l'attribuant au lieutenant-gouverneur de la province statuant en conseil des ministres. On se demanda alors si la loi ainsi rendue par la législature de la Colombie-Anglaise n'était pas inconstitutionnelle et si, par suite, les obligations de la compagnie pouvaient bien avoir quelque valeur.

Aujourd'hui, désireuse de prolonger sa ligne jusqu'à la rencontre de la voie du chemin de fer Vancouver à l'Est de Victoria, la compagnie se présente devant le Parlement, à qui elle demande de valider ses obligations en rendant cette loi, et d'écarter par là les doutes qu'avait fait naître la loi colombienne.

M. SPROULE : Il se peut que la province, en subventionnant la compagnie, et à cause de cela même, se soit réservé le droit de réglementer ses tarifs de transport ; mais aujourd'hui nous intervenons pour déclarer d'utilité générale l'établissement de cette voie ferrée et, par suite, nous la rendons dépendante des prescriptions de la loi fédérale des chemins de fer, sous l'empire de laquelle les tarifs de transport se voient soumis au contrôle d'une commission ; de sorte que nous ôtons à la législature provinciale le pouvoir qu'elle s'était réservé probablement par certaine considération. C'est ce qui a lieu parfois, comme dans le cas de la convention passée entre la compagnie du chemin de fer canadien du Nord et la législature du Manitoba, qui, par la raison qu'elle garantissait les obligations de la compagnie, se réservait le droit de réglementer ses tarifs de transport. Déclarer d'utilité générale pour le pays la voie de cette compagnie serait l'assujétir à notre loi sur les chemins de fer et nous mettre en conflit avec l'autorité provinciale, puis s'élèverait la question de savoir qui, de la commission ou de l'autorité provinciale, retiendrait le contrôle des tarifs de la compagnie. Cette même question peut se présenter ici.

M. LOGAN : Déjà la loi de 1903 a déclaré d'utilité générale les travaux exécutés, et, cette proposition de loi, par conséquent, ne vient pas en conflit avec cette déclaration ; mais aujourd'hui elle demande l'autorisation de relier sa voie d'un côté à celle du chemin de fer de Vancouver à l'Est de Victoria, et de l'autre à celle du chemin de fer de l'Ouest de la Colombie. Nous modifions l'article 2, qui maintenant se comme suit :

Tous les pouvoirs de la Compagnie à l'égard du chemin de fer qu'elle a présentement l'autorisation de construire s'étendent et s'appliquent au chemin de fer par le présent acte autorisé.

J 'avoue que c'est là un morceau de législation passablement embrouillé ; mais en même temps, pour ce qui est de déclarer l'utilité générale des travaux à exécuter, c'est déjà fait par la loi de 1903 pour le gros de la voie, et on ne fait ici qu'étendre

la même disposition au prolongement du chemin. Il ne paraissait pas y avoir la moindre objection à la proposition ; des députés de la Colombie-Anglaise étaient là aux séances de la sous-commission, mais n'ont pas paru vouloir s'opposer à cette disposition particulière.

M. SPROULE : Je ne peux pas dire que la compagnie ait reçu une subvention de la Colombie-Anglaise ni qu'en retour le gouvernement colombien se soit réservé le droit de réglementer les tarifs de transport de la compagnie ; mais, avant de passer à la troisième lecture du bill, il serait, je crois, prudent de le soumettre au ministre de la Justice ou à quelque autorité compétente chargée d'examiner si nous n'empiétons pas sur les droits de la province.

Sir WILLIAM MULOCK : Il est bien évident que ce danger n'existe pas, puisque les propres mots qui modifient l'article déterminent l'interprétation qu'il faut y donner :

Dans la mesure où peut s'étendre l'autorité législative du Parlement du Canada.

Nous déclarons que la compagnie continuera de jouir des pouvoirs que lui confère la loi provinciale, dans la mesure où peut s'étendre l'autorité législative du Parlement du Canada. Nous n'entendons nullement aller au delà de nos attributions. Il est possible qu'une province ait le droit, à l'égard de travaux d'intérêt local, de faire des lois dont la portée dépasse nos pouvoirs. Aussi, cet amendement ne saurait avoir pour objet de ratifier des pouvoirs que ce Parlement ne peut accorder.

M. SPROULE : Cet article soumet la réglementation des tarifs de transport au contrôle de la commission des chemins de fer.

Sir WILLIAM MULOCK : Tous les chemins de fer qui dépendent de ce Parlement sont régis par la loi fédérale.

M. SPROULE : Si nous avons droit de réglementation sur les tarifs de transport, comment la province pourra-t-elle exercer ce même droit ?

Sir WILLIAM MULOCK : Ele ne le pourra pas. Du moment que l'utilité générale est déclarée, la compagnie est tenue de se conformer aux prescriptions de notre loi sur les chemins de fer. Toutefois, ce que propose l'honorable député, de ne pas passer maintenant à la troisième lecture de la proposition, est assez juste.

M. E. M. MACDONALD : L'interprétation qu'il faut donner à cette proposition de loi, c'est que, à partir du moment où elle deviendra loi, l'utilité générale de la voie en question se trouvera reconnue et, par suite la compagnie qui en est propriétaire aura tous les droits et les pouvoirs que confèrent l'institution civile. Par là est attribuée à ce Parlement une juridiction exclusive sur la voie en question. C'est ainsi que la commission des chemins de fer interprète la chose et que l'interprétaient l'honorable député de Norfolk (M. Tisdale), rédacteur de l'amendement fait à l'article 3, et son collègue l'honorable député de Beauharnois (M. Bergeron).

M. SPROULE : Je ne crois pas que nous ayons le droit de faire passer ainsi sous notre juridiction un chemin de fer provincial, et en le déclarant d'utilité générale pour le Canada, d'enlever à la province les droits qu'elle y peut avoir. C'est là une question de droit que les tribunaux tôt ou tard seront appelés à décider. Cette même question s'est mainte fois présentée devant cette Chambre, et il semble n'y avoir pas de décisions qui y touchent directement. Peut-être n'excédons-nous pas nos pouvoirs ; peut-être aussi les excédons-nous ; mais il se peut encore que, tout en restant dans les limites de nos attributions, nous nous trouvions en conflit avec l'autorité provinciale, à propos de droits légitimement acquis au moment même où elle octroyait cette charte à la compagnie.

(Rapport est fait de la proposition de loi.)

BILL VOTE EN TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 40) concernant la compagnie de force motrice Niagara-Welland.—M. Guthrie.

BILL VOTE EN DEUXIEME LECTURE.

Le bill (n° 71) concernant le Grand chemin de fer du Nord du Canada.—M. M. S. Schell.

SUBSIDES.

La Chambre se déclare en comité des subsides.

Falsification des substances alimentaires et engrais, et frais de mise à exécution de l'acte concernant les marques frauduleuses de commerce, $30,000.

M. ARMSTRONG : Avant que ce crédit soit voté, j'aurais quelques remarques à faire relativement à l'industrie des fruits. La partie nord de ma division électorale est une des plus propices à la culture des fruits qu'on puisse trouver dans Ontario. Ce district, situé comme il l'est, à l'extrémité sud du lac Huron, offre, au dire de tous, des avantages au moins égaux à ceux de la péninsule du Niagara. On me pardonnera donc d'attacher de l'importance à cette question et de demander qu'elle soit discutée plus à fond. Je suis certain que lorsque nous aurons de meilleurs moyens de transport et une protection suffisante, notre commerce de fruits prendra les proportions qu'il devrait avoir. L'automne dernier, des milliers de barils de pommes ont pourri sous les arbres, parce qu'on manquait de moyens de transport et parce que le tarif n'est pas assez éle-

vé pour arrêter l'importation des fruits étrangers.

A propos de la falsification des confitures et gelées dont il vient d'être question, je signalerai le bulletin 96, de 1903, publié par le ministère du Revenu de l'intérieur, dans lequel il est dit que l'analyse des échantillons recueillis indirectement dans toutes les parties du pays, a donné les résultats suivants : confitures de framboises,—véritables, 2 ; douteux, 1 ; falsifiés, 16 ; total, 19. Confiture de fraises,—véritable, 1 ; douteux, 1 ; falsifiés, 17 ; total, 19. Confiture de prunes, —véritables, 3 ; douteux, 1 ; falsifiés, 8 ; total, 12. Confiture de pêches,—véritable, 0 ; douteux, 2 ; falsifiés, 5 ; total, 7. Divers,—véritable, 0 ; douteux, 0 ; falsifiés, 7. Ainsi, sur 74 échantillons analysés, 14 seulement étaient véritables. Quand j'aurai dit que la falsification se fait surtout avec des navets qu'on peut se procurer à raison de $6, la tonne, je suis certain que le ministre comprendra l'importance qu'il y a d'exercer une surveillance plus sévère que celle qui existe actuellement.

On devrait aussi donner plus de publicité à ces bulletins, et ils devraient contenir, au moins, un court résumé du résultat de l'analyse des confitures et gelées fabriquées dans le pays . Le ministre devrait aussi faire connaître la quantité de produits étrangers importée chaque année. Ainsi, par exemple, en 1904, en neuf mois, nous avons importé pour $147,256 de conserves, confitures, gelées, etc. ,soit environ $200,000 par année. J'espère que l'honorable ministre cherchera et trouvera un remède à cet état de choses. Le Canada peut produire les plus beaux fruits de la terre, et cependant il a été démontré qu'ils ne peuvent pas atteindre le marché et ne pourront jamais l'atteindre, tant qu'on n'enrayera pas ces fortes importations. En 1903, le Canada a importé pour $1,033,115 de fruits à l'état naturel, sans parler des fruits tapés. Je signale ces chiffres à l'honorable ministre, uniquement pour lui faire bien comprendre l'importance qu'il y a de donner une plus grande publicité aux bulletins relatifs à la falsification des denrées alimentaires et de faire connaître au public la quantité de produits de même nature que nous importons de l'étranger.

M. BRODEUR : Comme je l'ai expliqué cet après-midi, nous avons recueilli, l'an dernier, des échantillons de confitures de fraises et de framboises et dans beaucoup de cas, nous avons constaté des infractions à la loi. Dans certains cas, il n'y avait pas la moindre trace de fruits et le sucre était remplacé par de la glucose. Quant aux importations, les chiffres que vient de citer l'honorable député comprennent des fruits comme les bananes et les oranges que le Canada ne produit pas, et les fruits tapés.

M. ARMSTRONG : Je n'ai pas tenu compte des fruits tapés.

M. BRODEUR : Dans tous les cas, cela n'est pas de mon ressort, car nous ne pouvons pas prévenir l'importation des fruits étrangers par l'application de la loi relative à la falsification des denrées alimentaires. Je suis décidé à appliquer cette loi rigoureusement et à donner une grande publicité aux résultats des analyses, afin que le public sache si les produits qu'il achète sont purs ou non.

M. ARMSTRONG : L'honorable ministre trouverait-il trop exigeant de lui demander de prohiber entièrement l'emploi des légumes dans la préparation des confitures et des gelées ?

M. BARR : A-t-on constaté la présence de navets dans ces produits ?

M. BRODEUR : Les analystes n'ont pas constaté la présence de légumes.

M. BARR : Je suis informé du contraire.

M. FOSTER : Avant que cet item soit voté je tiens à faire certaines remarques qui me sont venues à l'idée au cours de ce débat. D'abord, nous dépensons $30,000 par année et nous ne paraissons pas atteindre les deux principaux buts que nous nous proposions: le châtiment des coupables et la dissémination du résultat de ces analyses de manière à instruire notre population et à provoquer chez elle un sentiment instinctif de protection qui aiderait puissamment le ministre à faire disparaître ces produits falsifiés. Nous avons ici, à Ottawa, un laboratoire bien outillé qui coûte $8,000 ou $9,000 par année au pays et dans les principales villes nous avons des analystes auxquels nous pouvons toujours nous adresser pour faire analyser des échantillons des aliments que nous achetons. Le ministère a de plus un inspecteur des denrées auquel nous payons des appointements fixes, plus des allocations de déplacement. Je suppose qu'il se fait ici beaucoup d'analyses à la demande de particulier qui envoient des échantillons à Ottawa, pour leur propre satisfaction.

M. BRODEUR : Un assez grand nombre.

M. FOSTER : Exige-t-on un honoraire ?

M. BRODEUR : Oui.

M. FOSTER : Dans tous les cas, il ne peut pas être très élevé. Un particulier soupçonne qu'il y a eu falsification ; pour s'en assurer il envoie un échantillon, il paie l'honoraire et reçoit le résultat de l'analyse, dont il fait ce que bon lui semble. Mais les analyses faites pour découvrir la falsification et punir les coupables se font surtout au laboratoire d'Ottawa ou par les analystes dont j'ai parlé. On dépense pour cela pas moins de $30,000.

M. BRODEUR : Nous n'avons pas dépensé cela l'an dernier.

M. FOSTER : C'est cette somme que vous demandez.

M. BRODEUR : L'an dernier $30,000 ont été votés, mais nous n'avons dépensé que $20,900.

M. FOSTER : Dans ce cas, le ministre a manqué à son devoir, car il a admis ce soir que la falsification se pratiquait sur une grande échelle. Le Parlement lui avait voté $30,000 pour découvrir et punir les falsificateurs, mais il s'est croisé les bras et n'a dépensé que $20,000. Il y a des circonstances dans lesquelles l'économie est une belle chose, mais en présence d'un grave danger comme celui-ci, c'est une faute. Il n'a pas beaucoup ressenti, dans le cours de l'année, cette énergie dont il se dit animé contre les falsificateurs, puisqu'il n'a pas même employé l'argent mis à sa disposition.

M. BRODEUR : Je suis entré au ministère depuis peu de temps.

M. FOSTER : Mes remarques s'adressent au département du Revenu de l'intérieur. Ce ministère utilise-t-il comme il le devrait les services de ces analystes. Nous en avons à Halifax, Montréal, Toronto, Victoria, Québec, London, Winnipeg, Ottawa. Nous donnons à chacun une indemnité de $200, une allocation environ égale pour le loyer d'un bureau, l'installation et les appareils. Nous avons dans chaque cas une dépense initiale d'environ $400 et je considère que c'est une économie mal placée de ne pas utiliser les services de ce personnel.

L'analyste d'Halifax a examiné de 60 à 70 échantillons, et celui de Montréal, à peu près autant ; celui de Victoria, 26 seulement. A Québec, où nous avons fait les mêmes dépenses, pas une seule analyse n'a été faite, de sorte que cet argent a été donné inutilement. A London on a analysé 9 échantillons et à Winnipeg, 28. A Ottawa, M. Valade a reçu son indemnité, son allocation pour loyer de bureau, matériel, etc., et on ne lui a pas demandé une seule analyse de toute l'année.

Ces faits qui ne peuvent être niés démontrent que le département, après avoir fait de grandes dépenses en personnel et en appareils pour l'analyse des denrées alimentaires, a poussé l'incurie jusqu'à ne pas se servir de ces moyens à sa disposition. Cependant le ministre avoue que la falsification se pratique sur une grande échelle au Canada, et il nous annonce qu'il est décidé à entreprendre une vigoureuse campagne pour la supprimer. Il aurait peut-être mieux fait de se servir des hommes et des instruments qu'il avait à sa disposition pour débarrasser le pays de ce fléau.

Les mêmes remarques s'appliquent aux inspecteurs des denrées alimentaires. L'Etat leur paie un salaire et des allocations de déplacement ; on les fait voyager quelque peu, mais pas suffisamment pour qu'ils se procurent une quantité raisonnable d'échantillons. Ces inspecteurs coûtent environ $4,000 par année à l'Etat, et rendent très peu de services.

L'honorable ministre voit où je veux en venir. S'il entend continuer à dépenser $20,000 et à entretenir un laboratoire, il ne doit pas s'arrêter à mi-chemin. Il doit prendre les moyens de ne pas rendre ces dépenses inutiles, même s'il doit nous en coûter un peu plus. Le ministre est dans la position d'un militaire qui aurait une batterie complète et des munitions en abondance, mais qui, par économie, ne voudrait pas tirer sur un ennemi à portée de canon et méritant la mort, comme il le dit lui-même.

Ces remarques sont faites en bonne part et dans le seul but d'induire le ministre à mettre en œuvre les moyens qu'il a à sa disposition pour délivrer le pays du fléau de la falsification.

Quant à la publicité donnée à ces bulletins, on admettra qu'une distribution de 1,000 exemplaires de douze bulletins par année, est tout à fait insuffisante. Ne pourrait-on pas en faire distribuer un plus grand nombre dans le but d'y intéresser la population. Personne ne veut acheter un produit alimentaire falsifié et ne valant pas le prix demandé et les dix-neuf vingtièmes des acheteurs s'imaginent acheter des produits purs. Un bon moyen de faire disparaître la falsification, c'est d'instruire la classe des consommateurs, de lui faire savoir qu'on lui vend des produits délétères ou inférieurs au prix qu'on en demande.

Le ministre entend se servir de la publicité des journaux, et c'est une excellente idée. Les membres de la Chambre consentiraient aussi, probablement, à contribuer à ce mouvement, en transmettant au ministère de l'intérieur les noms de deux ou trois cents de leurs électeurs auxquels ces bulletins seraient adressés. Cette opération répétée plus de deux cents fois—le nombre de cette Chambre—ne manquerait pas d'être efficace. On pourrait aussi se servir des écoles et des chambres de commerce. Je suis convaincu que les secrétaires des chambres de commerce se feraient un plaisir de distribuer ces bulletins. Le meilleur commerce est le commerce honnête et tous les commerçants honorables doivent désirer que la falsification soit abolie—que personne ne puisse vendre comme pur un produit qui ne l'est pas.

Pour ma part, je ne vois pas d'inconvénient à ce qu'on vende ou achète un produit mélangé ou composé, pourvu qu'il ne soit pas vendu sous un faux nom. La question de la falsification des aliments est une des plus importantes, en dehors des grandes questions nationales, qui puissent occuper l'attention de la Chambre. L'autre jour nous avons discuté sur les moyens de prévenir la tuberculose, pour épargner la vie de nos nationaux ; nous ne leur rendrons pas un service moins précieux en interdisant la vente des aliments falsifiés. Si le Gouvernement se propose d'arriver à ce résultat, il doit agir avec énergie et méthode, afin d'inspirer une crainte salutaire

aux transgresseurs et mettre les victimes sur leurs gardes.

M. BRODEUR : Je ne puis que me réjouir de ce débat sur la question de la falsification des substances alimentaires. Dès mon arrivée au ministère du Revenu de l'intérieur, je me suis, autant que possible, appliqué à l'étude de cette question à laquelle je porte un vif intérêt. Depuis, je n'ai cessé de chercher les meilleurs moyens de faire respecter des dispositions de cette loi si importante. Il est incontestable que la falsification des produits alimentaires est un des fléaux de ce pays. Je me flatte de l'avoir enrayé quelque peu, mais si nous ne persistons pas à employer toute notre énergie à le combattre, il ne tardera pas à reparaître. Je comprends toute l'importance de la tâche qui m'incombe.

L'honorable député (M. Foster) prend prétexte du nombre restreint d'échantillons qui ont été soumise à l'analyse de nos chimistes régionaux, pour nous reprocher de n'avoir pas fait notre devoir. Il ne devrait pas oublier que la plus grande partie de ces analyses de l'an dernier—les trois quarts au moins—a été faite au laboratoire central, à Ottawa, et non par les analystes régionnaux. Nous avons constaté qu'il y avait beaucoup plus d'avantages de faire faire ces analyses ici, que par les chimistes des différentes villes qui ont à surveiller leurs propres affaires. Un médecin, par exemple, accaparé par sa clientèle, ne peut pas consacrer à l'analyse des échantillons qui lui sont soumis, tout le temps nécessaire. Les autres analystes sont probablement dans la même situation. Il est arrivé plus d'une fois que le même produit analysé à deux endroits différents n'a pas donné le même résultat.

Un autre point est aussi à considérer : quelques-uns de ces analystes ne portent qu'un médiocre intérêt à ces opérations et font analyser par d'autres les échantillons qui leur sont envoyés. Mais il nous faut quand même leur payer un honoraire pour chaque examen, en plus de l'indemnité convenue. Tout cela rend ces opérations plus coûteuses que lorsque l'analyse est faite directement par nos propres chimistes à Ottawa. Les analyses faites au laboratoire de l'Etat ne coûtent rien, puisque ces fonctionnaires sont payés à l'année. M. McGill, par exemple, reçoit $1,800 ou $2,000 par année, et les autres, un peu moins.

Le rapport de l'auditeur général ne donnent pas une juste idée du nombre d'échantillons qui ont été examinés durant l'année, car la plus grande partie n'a pas été faite par les analystes régionnaux. J'ai déjà dit que les trois quarts de ces analyses sont faites ici, et ils n'apparaisent pas dans le rapport de l'auditeur général. Je répète encore une fois que j'ai l'intention bien arrêtée de mener une campagne vigoureuse contre la falsification. J'ai eu plusieurs entrevues avec des chambres de commerce et avec l'association des industriels canadiens, et cette dernière porte un vif intérêt à cette question. Elle a eu l'amabilité de mentionner dans son rapport annuel que nous faisons tous nos efforts pour faire cesser ces abus, et je suis bien décidé à persévérer dans cette voie.

M. FOSTER : C'est parfait, jusque-là, et cela m'amène à dire une chose que j'avais dans l'idée et dont je n'ai pas encore parlé. Vous n'obtiendrez jamais de vos chimistes régionnaux une analyse aussi autorisée que celles que vous donneront les analystes officiels du gouvernement. Vous avez ici un laboratoire parfaitement installé, des chimistes distingués, ayant l'avantage d'une pratique constante et d'une longue expérience. Si j'habitais un district éloigné et si j'avais un échantillon à faire analyser, je préférerais l'envoyer ici que de le faire analyser par le chimiste de la localité, dont tout le temps pourrait être pris pour ses propres occupations.

Je me demande pourquoi le Gouvernement paie une indemnité, $100 pour le loyer d'un bureau, des instruments, des appareils, des honoraires à des analyses régionnaux, quand il a tout cela ici, sous la main, et dans des conditions beaucoup plus propices. Ce que l'on paie à ces analystes dispersés dans tout le pays serait plus que suffisant pour couvrir tous les frais de transport des échantillons et la correspondance que cela nécessiterait.

Je crois qu'il vaudrait mieux abolir tous ces bureaux extérieurs dont les analyses doivent nécessairement être incomplètes et ne peuvent avoir la même autorité que celles qui sortent du laboratoire officiel. Faites faire toutes vos analyses ici, et vous économiserez des sommes considérables qui sont actuellement dépensées en pure perte. Je ne veux en rien déprécier les analystes que vous employez dans les différentes villes du pays. Cet usage existe depuis longtemps, et un homme est bien excusable d'accepter une indemnité quand il se trouve un ministère pour la lui offrir. Mais la question n'est pas là. Il s'agit d'employer le plus utilement possible l'argent mis à la disposition du ministre, et puisqu'on a ici un laboratoire muni de tous les appareils nécessaires et des hommes capables, je considère qu'on a tort d'entretenir ces bureaux épars où le travail, même dans les meilleures conditions, ne peut pas être aussi bien fait qu'ici et où il s'en fait très peu.

M. BRODEUR : Sur ce point, je suis bien près de partager l'opinion de l'honorable député. Je dirai même que dans le cours de l'année il est survenu plusieurs vacances que nous n'avons pas jugé à propos de remplir. A Québec, entre autre, je crois que l'analyste a démissionné et n'a pas été remplacé. Il en est de même pour Saint-Hyacinthe et Winnipeg. Je crois qu'il y a actuellement quatre vacances.

M. FOSTER : J'en ferais encore cinq autres.

M. BRODEUR : Il est quelquefois pénible de démettre de vieux fonctionnaires. Nous avons, par exemple, ici à Ottawa, le Dr Valade qui remplit ces fonctions depuis cinq ans, je crois. Le temps n'est peut-être pas arrivé d'abolir complètement ces bureaux, d'autant plus que quelques-uns des titulaires ont été nommés par nos prédécesseurs. Mais j'ai pris note des remarques qui ont été faites, et d'ailleurs l'honorable député a pu constater ce que j'ai fait jusqu'à présent. C'est exactement pour les raisons qu'il vient de donner que j'ai refusé de remplir plusieurs vacances, bien que les sollicitations n'aient pas fait défaut. Je manque peut-être d'expérience, car j'ai pris assez récemment la direction de ce ministère, mais les remarques de l'honorable député me paraissent opportunes et je les ai même déjà mises à exécution, en partie, en ne remplissant pas les vacances qui se sont produites.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre ne veut pas se montrer trop rigoureux envers ces fonctionnaires, qu'il utilise leurs services jusqu'à leur mort.

M. BRODEUR : Cela coûte de l'argent.

M. FOSTER : Je le sais.

M. BRODEUR : Si, au lieu d'envoyer les échantillons à M. Macfarlane, nous les envoyons au docteur Valade, nous devrons le payer pour chaque analyse qu'il fera. Il vaut encore mieux les envoyer à M. Macfarlane.

M. BLACK: J'approuve entièrement tout ce que vient de dire l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) relativement à la centralisation de ce service. Dans la profession médicale c'est une règle que nous avons adoptée dans presque toutes provinces. Rien que depuis quelques années les médecins soient pourvus de microscopes et que plusieurs d'entre eux se livrent à l'étude de la bactériologie, le meilleur moyen et le plus sûr est toujours de faire faire nos analyses par les bactériologistes du Gouvernement provincial. Lorsqu'il s'agit de membranes diphtériques ou des cas compliqués des urines, nous ne nous en rapportons pas au microscope, ni à l'examen d'un médecin en particulier, quelque haute idée que nous ayons de son savoir, parce que nous savons qu'au bureau central on a fait des dépenses considérables pour avoir une installation plus complète, des instruments plus précis et plus parfaits, et que nous obtenons de meilleurs résultats.

La question de la falsification des aliments est une des plus importantes dont nous puissions nous occuper ; elle porte atteinte à la santé de toutes les familles qui achètent ces produits et il s'en vend des tonnes et des tonnes chaque année. Il est très important de prendre les moyens de découvrir jusqu'à quel point cette falsification est pratiquée, et je suis convaincu que le plus sûr moyen est de centraliser ce service et de monter un laboratoire aussi complet qu'il est possible de l'avoir. On rendrait ainsi ce service beaucoup plus efficace, sous tous les rapports.

M. COCKSHUTT : Monsieur le président, j'aurais une question ou deux à poser à l'honorable ministre. Pourquoi fait-on tant d'analyses des produits obtenus des marchands de détail, quand on pourrait remonter à la source même pour savoir ce que contiennent ces produits, sans avoir à s'adresser à des milliers et des milliers de marchands-détailleurs ? Les fabriques de confitures sont peu nombreuses ; on peut les compter sur les doigts d'une seule main, tout au plus des deux mains. Huit ou dix analyses nous renseigneraient sur la composition de ces produits. Pourquoi le marchand qui vend les produits de ces fabriques, et qui ne sait pas ce qu'ils contiennent, est-il soumis à tous ces analyses et examens, quand il suffirait d'une inspection à la fabrique même ? Les produits offerts en vente portent le nom du fabricant, et c'est lui qui devrait être responsable de leur qualité. Prenons, comme exemple, les épices. Elles sont généralement dans des boîtes ou des paquets. C'est celui qui les met ainsi en boîtes ou en paquets qui sait ce qu'elles contiennent. Pourquoi alors aller analyser ces épices chez tous les marchands-détailleurs du pays, quand il y a à peine dix fabricants d'épices au Canada? Pourquoi recueillir mille ou dix mille échantillons et les analyser quand on pourrait arriver au même résultat en remontant à la source, en s'adressant à ceux qui fabriquent ou mélangent ces épices, car il est bien connu que c'est surtout dans les fabriques même que se font les falsifications.

Pour revenir à une question plus douce, j'aimerais à savoir du ministre si les confitures faites avec des navets ou des carottes, sont classées comme articles falsifiés, d'après les règlements du ministère. Je crois pouvoir affirmer que les navets et les carottes, mais surtout les navets font la base des confitures américaines. Le navet n'est pas un produit malsain ou détérioré, et quand des confitures se vendent sept cents la livre, comme elles se vendent généralement, il faut nécessairement qu'elles soient faites avec autres choses que des fruits et du sucre. Si l'on tient compte de la main-d'œuvre, de l'empaquetage et des autres frais, on comprend qu'il est impossible que des confitures vendues à 7 cents la livre soient faites avec des fruits et du sucre. Cela saute aux yeux.

J'ai étudié les rapports relatifs à l'exportation des navets, et ils démontrent que ce produit joue un rôle considérable dans la fabrication des confitures américaines. L'an dernier, le Canada a exporté 1,085,000 boisseaux de navets, d'une valeur de $107,000, et sur cette quantité, 1,067,000 boisseaux sont allés aux Etats-Unis. Je suis informé, et j'ai tout lieu de croire le rensei-

gnement exact, que presque tous ces navets sont achetés par les fabricants de confitures des Etats-Unis. Le fait est peut-être regrettable, mais il n'en est pas moins vrai.

Or nous importons des Etats-Unis de grandes quantités de confitures et de gelées qui sont probablement fabriquées, en grande partie, avec ces navets. Quand ces marchandises sont analysées, si l'analyste constatent qu'elles contiennent des navets ou des carottes, sont-elles classées comme produits falsifiés ? Elles ne sont certainement pas ce qu'on les dit être, et dans ce cas, si le ministre ne veut voir dans le commerce que des produits purs, son devoir est d'arrêter à la frontière, tous les produits incapables de soutenir l'épreuve de l'analyse. On ne devrait pas laisser entrer ces denrées dans le pays ; cela vaudrait mieux que de s'en prendre au marchand de détail qui n'a rien eu à faire avec l'importation ni la fabrication et qui ne peut pas dire avec quoi ces produits sont fabriqués.

J'admets donc cette première proposition que la falsification a lieu à la fabrique même ou à l'endroit où les produits sont mis en boîtes ou en paquets. La seconde est que si l'on veut empêcher les produits falsifiés de pénétrer au Canada, c'est à la frontière qu'on devrait les arrêter. Cela éviterait des ennuis et des pertes aux milliers de marchands de détail qui ne savent pas ce que contiennent ces marchandises et qui ne peuvent pas le savoir au juste sans encourir des pertes de temps et d'argent.

Je soumets ces remarques à l'attention du ministre du Revenu de l'intérieur, car je les crois basées sur des faits véritables. Si je suis dans l'erreur, je le prie de me dire en quoi je me suis trompé. J'espère qu'à l'avenir le département s'occupera plutôt de diriger ses efforts vers la source du mal, au lieu d'entraver les différents genres de commerce. Le ministre rendrait un grand service au commerce s'il ordonnait la fermeture des fabriques qui produisent des articles falsifiés et les mettent sur le marché sous une fausse étiquette, au lieu de s'en prendre au marchand de détail qui est innocent et ne connaît rien de la composition du produit qu'il vend. C'est lui qui est puni pour les fautes du fabricant. J'espère que l'honorable ministre prendra ces remarques en bonne part et y répondra.

M. BRODEUR : J admets jusqu'à un certain point la justice des observations de l'honorable député (M. Cockshutt) relativement aux échantillons pris chez les marchands de détail et de gros. Il y à quelque temps, j'ai donné des ordres pour qu'à l'avenir ces échantillons soient recueillis en plus grand nombre chez les fabricants et les marchands de gros.

Cependant, nous avons de grandes difficultés à surmonter pour obtenir des échantillons des fabricants. Ils disent qu'ils n'en ont pas à vendre. Toutefois, le conseil est certainement bon et je crois qu'au lieu de ne s'adresser qu'aux marchands de détail, nous devrions aussi, le cas échéant, recueillir des échantillons chez les fabricants et les marchands de gros ; car le fabricant aura soin de ne vendre que des produits purs, lorsqu'il sera convaincu que, s'il vend des denrées sophistiquées, la nouvelle en sera répandue partout. Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que les détaillants ne sont pas toujours exempts de blâme ; en effet, il arrive parfois que les produits sont mêlés à d'autres ingrédients après que les fabricants ou les marchands de gros les ont délivrés, et, dans ce cas-là, c'est le détaillant qui est responsable. N'oublions pas que le détaillant chez qui nous prenons des échantillons nous divulgue le nom du fabricant qui est aussi publié, ainsi que mon honorable ami peut le constater dans le rapport qu'il a devant lui. Le fabricant qui vend des produits sophistiqués s'expose à la publication de son nom dans le bulletin.

On a dit que les navets jouent un grand rôle dans la fabrication des confitures. L'analyste en chef m'apprend qu'il n'a jamais trouvé de navets dans les produits qu'il a analysés. Je n'entends pas dire qu'on ne s'en sert pas.

M. BARR : L'analyste dit-il qu'il n'a jamais trouvé de navets dans les produits américains, canadiens ou anglais ?

M. BRODEUR : On trouve le plus souvent du marc de pommes au lieu de fraises ou de framboises.

M. BARR : Mais dans les confitures ?

M. BRODEUR : L'analyste en chef m'apprend que c'est surtout du marc de pommes qu'il a trouvé dans les produits falsifiés. Au demeurant, cela constitue une infraction à la loi, parce que, lorsque quelqu'un achète de la marmelade de fraises, il est censé recevoir des fraises et, s'il ne trouve que du marc de pommes mêlé à de l'acide salicylique, à de la teinture de coaltar et à d'autres ingrédients de ce genre, il y a assurément contravention. La marmelade est censée contenir des fruits, du sucre et de l'eau et nous y trouvons parfois de la glucose au lieu de sucre, de la teinture de coaltar, de l'acide salicylique et du marc de pommes. C'est une faute grave de la part des fabricants d'exposer sur le marché et même d'offrir en vente ces produits sous le nom de confitures de fraises pures. Il est temps, je crois, d'user de rigueur afin de prévenir la répétition de ces fraudes.

M. COCKSHUTT : En parlant de l'emploi des navets, je faisais plutôt allusion aux fabricants américains qu'aux fabricants canadiens. Je ne suis pas en mesure de dire de quels ingrédients se servent ces derniers.

M. BRODEUR : En prenant des échantillons chez les marchands de gros, nous atteindrions les transgresseurs de la loi. C'est afin d'attaquer le mal dans sa racine

que j'ai cru expédient de nous adresser directement aux fabricants et aux marchands de gros.

M. BARR: Je croyais que mon honorable ami avait déclaré que les confitures analysées ne renfermaient pas de navets ou d'autres racinages ?

M. BRODEUR : J'ai cru que l'honorable député parlait des produits canadiens. Je ne sais pas si les fabricants américains se servent de navets.

M. LALOR : Je voudrais savoir du ministre quelle ligne de conduite il adopte relativement aux confitures, extraits de tomates, etc., importés. Que fait-il lorsque ces produits sont falsifiés ? Je dois dire que ceux qui parlent du mélange des navets dans les confitures sont mal renseignés. Lorsque le ministre déclare que le marc de pommes est le plus souvent employé, il est plus près de la vérité que le député qui parle de navets.

M. BRODEUR : Nous traitons les produits américains comme les produits canadiens. Un échantillon américain peut aussi bien être déclaré falsifié qu'un échantillon canadien.

M. BARR : Il est fort regrettable que le Canada serre la vis aux fabricants canadiens lorsqu'il permet aux Américains de nous envoyer des produits impurs. Nous avons cru entendre le ministre déclarer qu'on n'avait pas trouvé de racinages dans les importations américaines soumises à l'analyse. Je tiens de bonne source que les Américains se servent de plantes-racines et qu'ils vendent plusieurs de leurs produits très inférieurs à ceux des fabricants du Canada, si bien que les nôtres sont presque forcés de se retirer des affaires, tandis que nos voisins nous inondent de denrées falsifiées. Je soutiens qu'on devrait analyser avec soin les importations des Iles-Britanniques et surtout celles des Etats-Unis, et s'assurer que nous ne recevons pas de l'autre côté de la frontière des produits sophistiqués qui font concurrence à nos marchandises. On devrait même apporter plus de soin à l'analyse des importations qu'à celles des produits nationaux.

M. ARMSTRONG : Quel est le résultat de l'analyse des produits importés ?

M. BRODEUR : Quant aux marmelades et aux gelées, ainsi que je le disais cet après-midi, toutes celles qui ont été importées d'Angleterre étaient pures. L'analyste en chef m'apprend qu'on ne lui a demandé d'analyser qu'un très petit nombre d'échantillons de produits américains, et il croit qu'on ne consomme guère de marmelades des Etats-Unis au Canada.

M. BARR : Combien de ces produits américains a-t-on soumis à une analyse minutieuse ?

M. BRODEUR : Un petit nombre. L'analyste en chef ne peut pas affirmer que quelques-uns ont été examinés ; mais, quoi qu'il en soit, nous avons recueilli des échantillons et, lorsque nous trouvons des produits des Etats-Unis nous en achetons afin de les faire analyser aussi bien que les denrées canadiennes.

M. ARMSTRONG : Le ministre me permettra de lui faire observer que $49,000, valant de ces produits ont été importés des Etats-Unis. Si l'on n'en a analysé qu'une faible partie il est bien injuste de se montrer si rigoureux à l'égard des produits canadiens.

Je rappellerai aussi au ministre que, des trente mille dollars qui ont été accordés l'an dernier afin de permettre au ministère de recueillir et de distribuer des renseignements, plus de $9,000 n'ont pas été employés. Après avoir obtenu ces renseignements, ne serait-il pas sage de les répandre partout. Je demanderai aussi au ministre si les fonctionnaires de son ministère sont libres d'entrer dans les fabriques canadiennes pour y examiner les denrées alimentaires ?

M. BRODEUR : Oui. L'analyste en chef a visité plusieurs fabriques au Canada et a aussi assisté à des congrès réunis à l'etranger, afin d'y rencontrer des chimistes américains et d'obtenir d'eux des renseignements ayant trait à l'importante question de l'analyse des produits alimentaires.

M. LALOR : Je regrette que le ministre des Douanes ne soit pas à son siège ce soir, au moment où cette intéressante discussion a lieu. A mon avis, si nos produits sont falsifiés, c'est principalement parce que le tarif canadien d'importation n'est pas assez élevé. Prenez un repas dans presque n'importe quel hôtel de ce pays et vous verrez que l'extrait de tomates qu'on vous servira sera un produit des Etats-Unis, et on peut en dire autant de la plupart des assaisonnements. Cela est encore plus vrai dans l'Ouest que dans l'Est. Si le Gouvernement frappait d'un droit beaucoup plus élevé les produits américains et mettait en vigueur la loi relative à la sophistication des denrées alimentaires, les fabricants du Canada ne demanderaient pas mieux que de procurer à la population canadienne des produits meilleurs et plus purs.

M. BRODEUR: En consultant les tableaux du recensement, l'honorable député s'apercevra que la quantité des produits importés ne peut soutenir la comparaison avec la quantité de ces denrées fabriquées au pays. Je sais que le Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise en importent de grandes quantités ; mais, dans les provinces de l'Est où l'on cultive les fruits les importations sont presque nulles.

M. LALOR : J'apprendrai au ministre que, l'an dernier, la valeur des importations de

ces produits a été de plus de $200,000. Il ne devrait pas s'en importer pour un dollar valant. Ces comestibles devraient se préparer au Canada et ils le seraient si le Gouvernement prélevait un droit suffisant.

M. AMES : J'ai quelques questions à poser à l'honorable ministre. Combien de fonctionnaires de son ministère consacrent tout leur temps à recueillir des échantillons de produits qu'ils croient falsifiés ?

M. BRODEUR : Un seul. Il y a dix inspecteurs de produits alimentaires.

M. INGRAM : Quel est son nom ?

M. BRODEUR : M. Thomas Kidd.

M. AMES : Les échantillons que recueillent M. Kidd et les autres inspecteurs provisoires sont-ils examinés sur les lieux ou transmis au bureau central à Ottawa ?

M. BRODEUR : La plupart des échantillons recueillis l'an dernier ont été transmis au bureau central à Ottawa.

M. AMES : Est-ce à Ottawa qu'on décide d'intenter des poursuites relativement à la sophiscation des denrées alimentaires et qu'on donne les instructions ayant trait aux procès ?

M. BRODEUR : Oui, c'est le ministère qui ordonne d'intenter des poursuites.

M. AMES : Combien y en a-t-il eu l'an dernier ?

M. BRODEUR : Nulle poursuite n'a été intentée, mais un grand nombre de personnes dont les marchandises étaient falsifiées ont payé l'amende. Règle générale, l'amende représente les frais d'analyse ; de plus, nous publions dans le bulletin le nom des délinquants et la déclaration que leurs produits étaient sophistiqués. Lorsque les délinquants ne paient pas les frais d'analyse, nous intentons des poursuites contre eux.

M. BRODEUR : De onze à vingt dollars.

M. AMES : Ainsi que le représentant de Toronto-nord, je suis d'avis qu'il faudrait mettre ce bureau sur un meilleur pied d'efficacité. Son personnel insuffisant ne lui permet pas d'entreprendre une campagne sur un grande échelle. On semble s'en rapporter aux municipalités, qui ne peuvent intenter des poursuites que lorsqu'elles sont en mesure de prouver que les comestibles analysés contiennent des ingrédients délétères. C'est ce qui empêche les autorités locales d'user de rigueur. C'est au ministère du Revenu de l'intérieur principalement que le devoir incombe de protéger le public contre les fraudes résultant de la sophistication des comestibles ; mais ce ministère est bien mal outillé pour s'acquitter de cette tâche importante. En feuilletant les rapports reçus des analystes d'Halifax, de Montréal, de Toronto, de Victoria et d'ailleurs, je constate que ceux-ci n'ont, pour ainsi dire, analysé que trois substances : les engrais, le sirop et le lait.

L'analyse des engrais peut être très utile, mais elle ne protège pas la santé publique et c'est un travail qui, à mes yeux, incombe plutôt au ministère de l'Agriculture. Quant à l'analyse du lait, la plupart de nos municipalités ont pour découvrir l'impurité du lait des moyens plus efficaces que n'en possède le gouvernement du Canada. A Montréal nous avons une organisation parfaite à cet égard, et notre bureau provincial d'hygiène s'acquitte de cette tâche avec zèle et succès. Je conseillerai au ministre d'adopter la même méthode pour recueillir des échantillons. Lorsqu'ils soupçonnent que le lait vendu ou offert en vente est frelaté, nos inspecteurs ont la permission d'arrêter le vendeur, de prendre dans ses bidons une certaine quantité de lait, de mettre ce liquide dans des bouteilles qui sont ensuite cachetées de manière à ce que le sceau ne puisse pas être enlevé.

L'une des bouteilles est remise au laitier, l'autre est apportée au bureau et le lait qu'elle contient est analysé. S'il n'est pas de la qualité réglementaire, le tribunal est saisi de l'affaire. Lorsque l'accusé n'est pas satisfait du jugement, il a le droit d'apporter sa bouteille et de faire faire une nouvelle analyse. Règle générale, le résultat de la deuxième analyse confirme le premier rapport, de sorte que le prévenu fournit pour ainsi dire la preuve de sa culpabilité. De nos jours, au Canada, la sophistication des denrées alimentaires se pratique sur une grande échelle, ainsi que le démontrent les analyses faites sur les lieux par le bureau d'hygiène de Montréal. Ainsi, il se vend de grandes quantités de bonbons colorés avec des substances qui ne sont peut-être pas dangereuses, mais qui ne sont certainement pas favorables à la santé. Nous avons fait faire de nombreuses analyses des extraits de tomates et nous avons constaté que presque tous ces produits tachaient le linge qu'on y trempait, ce qui démontre que ces extraits de tomates contenaient des teintures nuisibles à l'organisme. L'analyse d'autres denrées alimentaires a eu le même résultat, mais il était difficile d'intenter des poursuites aux vendeurs de ces produits falsifiés, à moins d'être en état de prouver que la sophistication rendait ces comestibles délétères. Aussi, je ferai observer au ministre que son champ d'action est vaste et qu'il rendrait un service signalé au public en augmentant le personnel de son ministère, de manière à pouvoir envoyer dans tous les coins du Canada des inspecteurs qui, non contents de surveiller la fabrication des produits, recueilleront aussi des échantillons des denrées offertes en vente. On pourrait, pour l'inspection des produits au cours de la fabrication, adopter la méthode que j'ai décrite en parlant du lait. Les denrées empaquetées portant le nom du fabricant, il est facile d'en reconnaître la provenance. Nul service n'a besoin

d'être mis sur un meilleur pied dans l'intérêt de la santé de notre population.

M. BERGERON : Il est un sujet sur lequel je désire appeler l'attention du ministre. Il n'est pas étranger à l'objet de nos délibérations. Je veux parler des médicaments brevetés. Le pays est inondé de médicaments brevetés plus ou moins bons. En fait-on l'inspection au moment où ils sont mis en vente pour la première fois ou de temps à autre ? Je me rappelle qu'à la fin de décembre, à Montréal, des personnes ont failli s'empoisoner avec un médicament désigné sous le nom de poudres de Stearns contre la migraine. Tous les pharmaciens vendent volontiers ces poudres à ceux qui les demandent. Ce médicament, à mon avis, est des plus dangereux. Il est censé guérir promptement la migraine et doit contenir des ingrédients violents et probablement quelque poison. Il est bon d'être difficile dans l'achat de nos aliments, mais on doit se montrer encore plus circonspect à l'égard des médicaments et prendre des mesures afin d'empêcher la vente de remèdes nuisibles à la santé. Je demanderai au ministre s'il est disposé à protéger le public contre les médicaments brevetés qui sont nuisibles au lieu d'être utiles, et quels moyens il prendra ?

M. BRODEUR : Les médecins ont entrepris une campagne afin d'obtenir que les paquets ou les bouteilles renfermant des médicaments brevetés portent une étiquette mentionnant les ingrédients qui entrent dans la fabrication de ces remèdes. J'avouerai à mon honorable ami que les opinions sont très partagées à ce sujet. Les médecins opinent dans un sens et les pharmaciens dans l'autre. Ces derniers prétendent que cette obligation nuirait à leur commerce. La loi nous autorise à recueillir des échantillons de drogues et nous en recueillons souvent. Quand elles sont fasifiées, nous suivons la même ligne de conduite que dans le cas des comestibles.

M. BERGERON : Je sais que les médecins et les pharmaciens ne s'entendent pas sur ce sujet. Plusieurs médecins blâment l'usage des médicaments brevetés et préfèrent donner leurs propres remèdes, tandis que les pharmaciens réalisent de gros bénéfices en vendant des médicaments brevetés. Cependant, puisque le ministre est en état de le faire, ne devrait-il pas dire à son analyste en chef de recueillir et d'analyser des échantillons des médicaments brevetés et de déclarer s'ils sont nuisibles ou bienfaisants ?

M. BRODEUR : L'analyste en chef m'apprend que cela serait très difficile, car lorsque les médicaments brevetés sont conformes, il est impossible de déclarer qu'ils sont falsifiés.

M. LALOR : Ne pourrait-on pas constater s'ils sont purs ou frelatés avant de les laisser entrer à la douane ?

M. BRODEUR : Cette idée peut être excellente, mais il faudrait avoir une légion de fonctionnaires dans les différents postes de douane afin de faire l'inspection des échantillons de toutes les importations. Ce serait une expérience coûteuse.

M. CROCKETT : Le ministère a-t-il fait faire l'analyse d'engrais au Nouveau-Brunswick. La qualité des engrais vendus dans cette province provoque des récriminations et j'ai entendu dire que les cultivateurs se faisaient souvent filouter. Je voudrais que le ministère remédiât à la situation, s'il a ce pouvoir.

M. BRODEUR : La loi oblige ceux qui vendent des engrais à les faire analyser chaque année et à transmettre des échantillons au bureau d'Ottawa dans ce but. Je serais surpris d'apprendre qu'il se vend des engrais qui n'ont pas été convenablement analysés.

M. GUNN : Lorsqu'une poursuite est maintenue, qui est responsable, le fabricant ou le marchand de gros ?

M. BRODEUR : Celui chez qui les produits ont été trouvés et contre qui le jugement est prononcé. Le ministère n'a rien à voir aux différends qui peuvent s'élever entre le détenteur des produits et le fabricant.

M. HENDERSON : Je voudrais revenir à la charge au sujet des engrais vendus au Nouveau-Brunswick. Je causais dernièrement avec un citoyen qui m'a dit que les cultivateurs de cette province se plaignaient amèrement des produits frelatés qu'on leur vendaient, produits tout autres que ceux qu'ils désirent acheter. Je voudrais savoir si le ministère s'enquiert de ces plaintes, s'il fait analyser les engrais qu'on vend là-bas et quel est le résultat de ces analyses.

M. BRODEUR : L'analyste en chef me dit que le ministère n'a pas reçu de plaintes relativement aux engrais en vente au Nouveau-Brunswick. Mais j'irai volontiers aux renseignements, si l'honorable député (M. Henderson) a des détails à me fournir.

M. HENDERSON : Je révélerai au ministère, en particulier, le nom de celui de qui je tiens mes renseignements.

M. LALOR : J'ai examiné les tableaux du commerce et de la navigation de l'année 1904 et j'ai constaté qu'il ne s'est pas importé moins de $371,000 valant de marmalades, sauces et extraits de tomates.

M. BRODEUR : Il est regrettable que les Canadiens ne consomment pas les produits nationaux.

M. LALOR : Je suis entièrement de l'avis du ministre ; j'irai même plus loin et je dirai qu'il est regrettable que le gouvernement du Canada ne frappe pas ces importations d'un droit suffisant de manière à favoriser la consommation des produits canadiens.

Au contraire, ces produits frelatés sont importés et vendus à vil prix, et nos fabricants ne peuvent pas vendre des articles purs et soutenir la concurrence. Afin de faire face à celle-ci, ils sont obligés de falsifier tant soit peu leur marchandise.

Le représentant d'York (M. Crocket) a soulevé la question des engrais et j'en suis bien aise. Il n'y a pas d'articles dans l'achat desquels les cultivateurs soient plus exposés à se faire filouter. Il est temps qu'on fasse usage d'engrais chimiques dans ce pays. Aux Etats-Unis, on s'en sert abondamment. S'il y a des articles dont l'analyse est nécessaire et dans l'achat desquels le public doit être protégé, ce sont les engrais chimiques.

Travaux publics, imputables sur le revenu. —Ports et rivières, Apple-River (N.-E.), quai, $3,000.

M. PERLEY : Avant de discuter cet article du budget, j'ai une réflexion à faire au sujet de ces quais en général. L'expérience m'a appris qu'on construit un bon nombre de quais dans des endroits où le besoin ne s'en fait pas sentir. Je me réjouirais d'entendre le ministre nous promettre que tous les quais dont il sera question ce soir seront utiles aux navigateurs au lieu d'être construits uniquement pour plaire aux citoyens de l'endroit ou à ceux qui ont placé des fonds dans des entreprises du voisinage. Je lui ferai observer qu'on fait parfois un emploi singulier des sommes accordées pour construire ou réparer des ponts. D'après le rapport de l'auditeur général, au chapitre des améliorations du port de Glace-Bay, on a employé une partie du crédit à remblayer la plate-forme de la voie ferrée, à construire des chevalets jusqu'au quai des charbonniers et à y poser un grand nombre de rails pour les besoins du trafic. Je constate que l'auditeur général déclare que cette dépense est irrégulière. Son objection me paraît fondée. On semble avoir voulu favoriser une société commerciale de l'endroit, et l'argent destiné à la construction d'un quai ne devrait pas servir à de pareils travaux. Je sais qu'à Hull on a jeté un pont sur la rivière à raison de $40,000 ou de $50,000, j'imagine. Pourtant, le ministre ne dira pas que cette dépense était justifiable, eu égard au trafic que ce quai dessert. J'espère qu'il donnera au comité l'assurance qu'il ne nous demandera pas de crédits pour des quais aussi peu utiles que celui-là.

M. HYMAN : En ce qui a trait à la politique ministérielle, je puis affirmer à l'honorable député que le ministère fera l'emploi le plus judicieux des fonds affectés à la construction des quais. Les conditions ne sont pas les mêmes partout. Un quai qu'on jugerait inutile dans un endroit de la province de Québec où les communications ont surtout lieu par la voie ferrée, peut être nécessaire ailleurs, sur la rive des Grands lacs ou le rivage de la mer, dans la Nouvelle-Ecosse ou le Nouveau-Brunswick, où il n'y a pas de chemin de fer. La dépense serait légitime dans un cas et ne le serait pas dans l'autre. Quant à l'exemple que cite l'honorable député, je suppose que la compagnie de charbonnage Dominion voulait construire un quai dont la population avait également besoin. Nous avons donc conclu un marché avec la compagnie ; celle-ci a construit le quai et nous lui avons payé une certaine somme d'argent. Dans ce cas-là nous avons demandé un crédit parce que nous savions que le quai serait utile au public. Les désirs de la compagnie et de la population ont été satisfaits.

M. PERLEY : Dans l'espèce, les explications du ministre sont satisfaisantes. Le ministre intérimaire paraît avoir l'intention de ne permettre que des dépenses utiles. Je voudrais savoir si le Gouvernement s'est tracé une ligne de conduite relativement à la construction de ces quais, à leur emplacement, à leur coût. L'an dernier un quai a été construit au lac Nominingue, dans la province de Québec. Ce lac est enclavé dans les terres à cent milles environ de la rivière des Outaouais. Le ministère des Travaux publics n'a rien à voir là-bas, que je sache. Un seul mobile me pousse à demander si le Gouvernement s'est tracé une ligne de conduite immuable. Je comprends qu'on construise un quai sur la rivière des Outaouais qui sert de frontière à deux provinces, mais je me demande pourquoi construire un quai sur ce petit lac Nominingue dans un endroit reculé. Un chemin de fer y aboutit, à vrai dire, mais c'est une entreprise exclusivement provinciale.

M. HYMAN : Combien coûte ce quai ? Connaissez-vous ce détail.

M. PERLEY : De deux à trois mille dollars. Je me demande quel besoin le Gouvernement fédéral a de construire un quai semblable au fond des bois.

M. HYMAN : L'honorable député est complètement dans l'erreur, s'il croit que nous ne devons construire des quais que sur la frontière des provinces ou sur les Grands lacs. Le ministre des Travaux publics doit en construire partout où le besoin s'en fait sentir. C'est ce qu'a fait le gouvernement fédéral depuis plusieurs années. L'honorable député doit comprendre qu'il est impossible d'adopter une règle inflexible en une pareille matière. Ainsi que j'ai déjà tenté de l'expliquer, les circonstances ne sont pas toujours les mêmes. Ceux d'entre nous qui habitent des endroits où les communications par chemin de fer sont faciles, ne doivent pas perdre de vue que dans d'autres localités les cours d'eau navigables sont les seuls moyens de transport. C'est au Gouvernement à tenir compte de toutes ces considérations. Il est impossible d'adopter une règle inflexible et l'honorable député lui-même ne saurait rien nous conseiller de mieux que de faire les dépenses qu'exige l'intérêt public. Il faut examiner

chaque cas en particulier, s'enquérir de la nature et du prix des travaux et subvenir de notre mieux aux besoins du public avec les fonds disponibles.

M. MORIN : Le ministre a dit, je crois, qu'on construisait des quais partout où le besoin s'en faisait sentir. Je lui donne l'assurance qu'il se trompe beaucoup. Aura-t-il l'obligeance de m'apprendre ce qu'on fera de la jetée de Disraëli, dans le comté de Wolfe, pour laquelle il y a eu l'an dernier une ouverture de crédit de $5,000. Le ministre en connaît-il quelque chose ou veut-il se renseigner. S'il voulait connaître l'histoire de cette jetée, je serais bien aise de la lui conter.

Quelques voix : Allez-y !

M. MORIN : Il y a à cet endroit un petit cours d'eau qui se jette dans une rivière. L'embouchure de ce cours d'eau est obstruée par un barrage. Lorsque les portes de celui-ci sont fermées l'eau monte et se déverse dans le creek Noir—c'est son cours. Il y a quinze ans environ, un pont fut jeté sur ce creek. L'an dernier, le représentant du comté de Wolfe, du moins je crois que c'est lui, dressa ses batteries. Je dois rendre cet hommage à sa crânerie. Il persuada au Gouvernement de construire une jetée pour les besoins d'un bateau à vapeur. Or, où est ce bateau ?

M. HYMAN : Je donne ma langue aux chiens.

M. MORIN : Point n'est besoin d'un bateau, et d'ailleurs il n'y a pas assez d'eau. J'apprendrai au ministre ce qu'on a fait. Les gens de l'endroit en font des gorges chaudes. La municipalité a fait remplir ce creek de pierre et de terre, d'un bord à l'autre, sur une distance d'environ 600 pieds afin d'établir un chemin public. Voilà comment certains individus trompent le Gouvernement.

Ils ont raison. Si je le pouvais, j'en ferais autant, parce que les municipalités devraient avoir, au moins aussi bien que les compagnies de navigation, droit aux subventions de l'Etat. Demandez, comme je l'ai fait, une somme de $5,000 pour la construction de quelque pont : on ne vous écoutera même pas. Mon honorable ami jette tout bonnement de la poudre aux yeux du Gouvernement ; il demande un crédit, et on s'empresse de lui accorder. Que le ministre envoie un ingénieur là-bas, il se rendra compte de l'état de choses qui y existe. Je présume que ces derniers ne seront pas payés tant que les travaux ne seront pas terminés. Tout ce que pourra constater l'ingénieur du département, ce sera la présence d'un amas de roches. Encore n'est-ce là qu'un échantillon de ce qui existe.

M. HYMAN : Je dois faire observer que nous sommes à étudier les crédits destinés aux quais de la Nouvelle-Ecosse. Je ne m'oppose pas, il va sans dire...

M. MORIN : Je ne vous blâme pas.

M. HYMAN : Je ne vois pas d'inconvénient à ce que l'on s'écarte du sujet dont le comité est saisi. Mais je n'ai aucune note se rattachant à la question que vient de soulever l'honorable député (M. Morin). Nous nous occuperons en temps opportun des quais de la province de Québec, et je me ferai alors un agréable devoir de fournir les explications les plus complètes au sujet du lamentable état de choses dont mon honorable ami vient de nous faire le tableau.

M. INGRAM : Comme le chef de l'opposition est bien au fait des crédits destinés à la Nouvelle-Ecosse, je demande, étant donné son absence, que l'on passe à l'étude de ceux que l'on destine à l'île du Prince-Edouard et au Nouveau-Brunswick. En accédant à mon désir, l'honorable ministre des Travaux publics favoriserait l'expédition de la besogne bien mieux que s'il persistait à vouloir faire voter les crédits de la Nouvelle-Ecosse.

M. HYMAN : Comment cela ?

M. INGRAM : Pour la simple raison que les députés de la gauche ne sont pas bien au courant des besoins de la Nouvelle-Ecosse. S'il ne se trouve pas dans nos rangs de représentants de cette province pour nous aider à discuter ces différents crédits, la faute en est, dans une large mesure, à nos honorables collègues de la droite.

Sir WILLIAM MULOCK : Quand l'honorable député compte-t-il avoir à ses côtés quelque ami de la Nouvelle-Ecosse pour l'aider dans ce travail ?

M. LEFURGEY : Nous sommes prêts à discuter les crédits de l'île du Prince-Edouard.

M. HYMAN : Si les députés de la gauche laissaient voter ces crédits-là, j'en pourrais laisser un en suspens qui nous fournirait l'occasion de faire une discussion générale. Le budget des Travaux publics est très chargé ; depuis que les divers articles en sont à l'étude, je dois avoir fait tout mon possible pour accommoder nos collègues de la gauche. Qu'ils laissent voter les crédits de la Nouvelle-Ecosse, nous en laisserons un en réserve qui nous permettra de discuter tous les autres. Nous passerons ensuite aux crédits de l'île du Prince-Edouard.

M. LEFURGEY : L'honorable ministre pourrait fort bien aborder tout de suite l'étude de ces derniers crédits, car tous les députés de l'île du Prince-Edouard sont présents.

M. HYMAN : Je sais plusieurs membres de la droite qui sont restés ici à leur poste dans le but d'assister à la discussion des crédits de la Nouvelle-Ecosse. Je leur ai

fait savoir que nous en ferions l'examen ce soir et les ai invités à rester ici. Nos honorables collègues de la gauche n'insisteront pas, j'en suis sûr, sur leur demande.

M. INGRAM : Faut-il entendre par là que les représentants de la Nouvelle-Ecosse vont prendre part à la discussion de ces articles du budget ? Ce serait un évènement extraordinaire auquel je ne connais pas de précédent. Il n'est pas raisonnable, à mes yeux, d'exiger la mise à l'étude de ces articles du budget en l'absence du chef de l'opposition, le seul d'entre les députés de la gauche qui connaisse parfaitement les besoins de la Nouvelle-Ecosse.

M. HYMAN : Je serais bien sot de chercher à faire voter ces crédits tant que la gauche persistera dans son attitude. Si on ne veut pas les adopter, il me sera impossible de pousser plus loin l'étude de mon budget.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il sous la main les renseignements qui concernent l'île du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick ?

M. HYMAN : Je les ai.

M. INGRAM : Nous ferions mieux, dans ce cas, d'aborder la discussion des crédits destinés à ces provinces.

M. HYMAN : Nous n'avancerons à rien, il n'y a pas à en douter, tant que la gauche s'obstinera à ne pas vouloir laisser voter les crédits de la Nouvelle-Ecosse. Comme le budget de mon ministère est très chargé, il me semble que les députés de la gauche pourraient fort bien laisser voter ces crédits-là, étant donné que je leur ai fait l'offre très acceptable d'en laisser un en suspens pour leur fournir l'occasion de faire la critique générale du budget de cette province.

M. BARR : Nous ne savons quel article réserver pour cela.

M. HYMAN : Choisissez celui que vous voudrez ; vous pourrez ensuite critiquer tous ceux qu'il vous plaîra.

M. BARR : Le Gouvernement, a dit l'honorable ministre, n'a pas de politique bien arrêtée en ce qui concerne les quais de la Nouvelle-Ecosse ; il en fait construire un peu partout et n'entend pas nous donner le moindre renseignement à leur sujet. Bien que ces crédits nous soient peu familiers, le ministre s'entête cependant à vouloir les faire voter. Tous les députés oppositionnistes de l'île du Prince-Edouard sont présents ; la gauche est prête à aborder l'étude des crédits destinés à cette province et même, s'il le faut, à se prononcer à leur endroit au moyen d'un vote intelligent. Nous ne pouvons pas nous en tenir à un seul item, parce que nous pourrions ainsi laisser voter celui-là même qui serait susceptible de provoquer des explications. Si le ministre tient à ce qu'il se fasse des travaux d'utilité publique et non d'utilité purement locale, il faut nécessairement qu'il s'inspire d'une politique bien définie en ce qui concerne les quais de la Nouvelle-Ecosse.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Barr) n'a pas bien saisi la pensée de mon collègue des Travaux publics. L'honorable ministre n'entend pas laisser un de ces item en suspens pour que la discussion y soit limité. Tous les item que l'on voit ici constituent une seule résolution; s'il en reste en suspens, la résolution elle-même se trouve tout entière dans le même cas, et lorsque le ministre proposera l'adoption du dernier item, il sera loisible de discuter tous les autres. Tel est le sens de la proposition faite par mon collègue. Mon honorable ami n'est donc pas tenu de choisir tel ou tel item ; il lui sera permis de critiquer celui qu'il lui plaîra.

M. BARR : Nous en sommes toujours au même point. Nous demandons le renvoi à plus tard de l'examen de l'article 131, et on nous le refuse.

M. LANCASTER : La demande de mon honorable ami (M. Ingram) me paraît juste et raisonnable.

Je ne vois pas que, même appuyée par le directeur général des Postes, la proposition du ministre des Travaux publics donne le moindre avantage au Gouvernement. D'ordinaire, la discussion d'un article du budget dont l'étude a été ajournée ne dure pas plus de cinq à dix minutes. Le seul député qui connaît bien les besoins de la Nouvelle-Ecosse, c'est le chef de l'opposition. Il n'est pas ici ce soir. La raison de son absence étant bien connue, le Gouvernement ne devrait pas, ce me semble, faire voter ce soir les crédits destinés à cette province-là. Le Gouvernement ne doit pas ignorer qu'un deuil survenu dans sa famille a contraint le chef de l'opposition à s'absenter. Sans cette triste circonstance, il serait au milieu de nous. De tous les députés de la gauche, il est le seul qui ait une connaissance approfondie des affaires de la Nouvelle-Ecosse. Il est bien d'autres choses que nous pourrions faire durant les quelques instants qui nous restent à siéger ce soir.

Il n'entre pas dans notre pensée d'entraver la discussion du budget du ministre des Travaux publics; nous désirons, au contraire, que ce léger malentendu se règle à l'amiable et à la satisfaction des membres de la droite ; mais, étant donné l'absence du leader de la gauche et la raison qui l'a obligé de s'absenter, il me semble que le ministre des Travaux publics ferait bien de se rendre à la très juste demande formulée par l'honorable député (M. Ingram) qui dirige ce soir les forces de l'opposition. Au lieu d'aborder l'étude de l'article 131 du budget, nous devrions passer à celle des crédits destinés au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Edouard.

M. HYMAN : J'aimerais bien faire plaisir à tout le monde. Je suis d'avis qu'il conviendrait de passer à l'étude des crédits destinés au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Edouard; mais je sens, en même temps, que je manque de courtoisie à l'égard des députés de la droite. L'honorable député d'Elgin-est dit qu'il ne se rappelle pas avoir jamais entendu de députés de la droite porter la parole à l'occasion de ces crédits. Eh bien, chaque fois qu'ils viennent sur le tapis, les représentants des divisions qu'ils concernent devraient se trouver aux côtés du ministre pour répondre aux questions posées au sujet des lieux, de la nécessité des travaux, etc. Je ne vois rien là-dedans qui ne soit absolument convenable. C'est le devoir des députés d'en agir ainsi.

M. INGRAM : Je regretterais beaucoup d'avoir blessé les sentiments de l'honorable ministre.

M. HYMAN : Mes sentiments sont à l'abri de toute blessure.

M. LOGAN : Je me crois tenu de protester, bien qu'en termes peu rigoureux, contre cette manière de procéder. La Nouvelle-Ecosse compte dix-huit représentants en cette Chambre.

M. LANCASTER : Ils siègent tous du même côté.

M. LOGAN : C'est votre faute et non la nôtre. Si je ne me trompe, il se trouve ici ce soir dix-sept représentants de la Nouvelle-Ecosse. Trois ou quatre d'entre eux avaient projeté, je le sais, de partir aujourd'hui pour aller dans leurs foyers, mais ils durent rester ici parce que l'on devait mettre à l'étude les crédits destinés à leur province. Les députés des provinces de Québec et d'Ontario peuvent facilement se rendre chez eux à la fin de chaque semaine ; les représentants des Provinces maritimes ne sont pas dans le même cas : force leur est de rester ici du commencement à la fin de la session.

C'est sans doute en manière de plaisanterie que mon honorable ami prétend qu'un honorable député ministériel ne devrait pas prendre part à la discussion des crédits dont il est question. Le premier de ces crédits est destiné au quai d'Apple-River. Ce quai sera construit dans mon comté. Pour ce qui est d'Apple-River, le chef de l'opposition (M. Borden) n'en sait pas plus long que son collègue d'Elgin-est.

M. LANCASTER : Au contraire.

M. LOGAN : Il ne s'est jamais rendu jusqu'a cinquante milles en decà d'Apple-River.

M. LANCASTER : Osez dire cela en sa présence.

M. LOGAN : Pardon ; il se trouve que c'est moi qui représente le comté, et j'en connais les besoins ; je sais si c'est en cet endroit-là qu'il convient de construire le quai ; je connais les gens, et nul n'est plus que le représentant du comté, votre humble serviteur, en mesure de bien connaître l'endroit et d'exposer les raisons qui militent en faveur de la construction du quai. Nous, les représentants de la Nouvelle-Ecosse, nous sommes restés ici pour discuter les crédits destinés à notre province et donner toutes les explications que demandera l'opposition. De ce que le leader de la gauche. . .

M. BARR : Mon honorable ami ne prétendra pas qu'il devrait se trouver ici ?

M. LOGAN : La circonstance qui motive son absence est vraiment pénible ; aussi n'insistons-nous pas autant que nous le ferions en tout autre cas. Néanmoins, la proposition de l'honorable ministre des Travaux publics me paraît fort raisonnable ; nous devrions régler le sort d'un certain nombre d'item et laisser en suspens, si on le désire, ceux qui sont destinés au comté d'Halifax, dont, pour l'avoir déjà représenté, l'honorable chef de l'opposition connaît les besoins ; mais, de grâce, mettons-nous à l'ouvrage, discutons ces crédits dès ce soir, et rivalisons de courtoisie les uns à l'égard des autres. Nous savons tous que l'absence du chef de l'opposition est due à une circonstance douloureuse.

M. INGRAM : Le ministre n'a pas à se plaindre de l'attitude que nous avons prise à l'occasion de son budget ; nous nous sommes montrés bons princes à son égard.

M. HYMAN : Je ne me plains pas.

M. LOGAN : Il n'a rien à dire, c'est nous qui regimbons.

M. INGRAM : La proposition que nous avons faite est en tous points raisonnable, et j'ai la certitude, si elle est agréée, que nous pousserons assez loin l'étude des crédits destinés au Nouveau-Brunswick et à l'île du Prince-Edouard. Le fait est bien établi, plus il se trouve de députés présents, plus l'étude du budget avance.

Jetée du bord à Higgins.—Réfection et réparations, $1,000.

M. LEFURGEY : Plaîrait-il au ministre d'exposer l'objet de cette dépense ?

M. A. A. MACLEAN (Queen, I. P.-E.) : En effet, le ministre voudrait-il nous expliquer ce crédit ?

M. HYMAN : C'est un item à revoter. Il s'agit de réparations ordinaires à faire à la jetée actuelle.

M. LEFURGEY : En quoi consistent ces réparations ?

M. HYMAN : En 200 pieds de parements en bois ; 1,000 pieds de traverses ; pieux de protection, une tonne et demie de garniture en fer ; revêtement en pierre sur un côté, et

ensablement de la chaussée. Ce sont des travaux d'ordre purement administratif.

(Adopté.)

Miminegash.—Prolongement du brise-lames et revêtement en encoffrement à la partie attenante au rivage, $4,000.

M. HYMAN : Ce sont des travaux d'ordre purement administratif que les fonctionnaires du ministère jugent nécessaires. Il s'agit de faire un revêtement en encoffrement de 120 pieds de longueur, 12 de largeur et 6 de hauteur. Il faut aussi prolonger le brise-lames jusqu'au delà d'un haut-fonds, afin de rendre plus sûr l'accès du port.

M. LEFURGEY : Ces travaux seront-ils donnés à l'entreprise ou exécutés en régie ?

M. HYMAN : Il y a lieu de croire qu'ils seront exécutés en régie.

M. LEFURGEY : Le ministère fait-il exécuter tous les travaux de réparation des brise-lames en régie ? Ne les donne-t-il pas à l'entreprise ?

M. HYMAN : L'honorable député doit concevoir qu'il est fort difficile de trouver adjudicataire à des entreprises d'aussi mince importance ; et la difficulté est d'autant plus grande qu'il est impossible de se rendre compte des travaux à exécuter tant que les madriers n'ont pas été enlevés. Il m'est arrivé ces jours derniers d'inviter les entrepreneurs à soumissionner d'importants travaux de cette nature ; nous trouvant dans l'impossibilité de fournir des renseignements précis, nous n'avons pas pu trouver d'adjudicataire. Comme il n'était fait mention que de " réfection ", les entrepreneurs qui ne se sont pas abstenus de soumissionner ont offert de se charger de l'entreprise au même prix que s'il se fût agi de travaux entièrement nouveaux. Nous nous conformons, en ce qui concerne les travaux de ce genre, à l'usage dont ne s'est jamais départi le ministère des Travaux publics.

M. MARTIN : Cette somme vous permettra-t-elle de faire des réparations suffisantes ?

M. HYMAN : C'est l'avis de mes fonctionnaires.

(Adopté.)

McPherson's-Cove—quai, $9,000.

M. BARR : Ces travaux sont-ils donnés à l'entreprise ?

M.HYMAN : Ils le sont déjà. Cette somme est destinée au parachèvement des travaux.

New-London—réparations aux brise-lames, etc., $3,500.

M. HYMAN : Il s'agit de simples réparations au quai actuel.

M. MARTIN. Ce quai très important est situé sur la rive nord où les ports sont peu nombreux et d'accès difficile. Ces ports, je les connais bien ; y dépenser de petits montants, c'est jeter de l'argent à l'eau. On a déjà, à diverses reprises, fait exécuter des travaux au port de New-London ; chaque fois, les tempêtes les ont complètement balayés. Je veux croire que grâce au présent crédit on va, une fois pour toutes, rendre l'accès du port parfaitement sûr. J'aimerais savoir si les travaux seront donnés à l'entreprise ou exécutés en régie.

M. HYMAN : En ces sortes de matières, le ministre doit nécessairement s'inspirer, dans une large mesure, des rapports de ses ingénieurs. Le quai dont il est ici question fut endommagé par une tempête, en novembre 1904. Le chiffre du crédit devait être moins élevé que celui-là nous ne l'avons élevé que dans le but de faire exécuter les réparations que conseille l'ingénieur dans son rapport.

M. MARTIN : Les travaux ont-ils déjà été donnés à l'entreprise ?

M. HYMAN : Oui, les premiers.

M. MARTIN : Qui surveille l'exécution des travaux ?

M. HYMAN : M. P. McCallum.

(Adopté.)

Point-Prim (île)—quai, $5,000.

M. HYMAN : Nous n'avons inscrit au budget qu'une somme de $5,000 ; mais après avoir recueilli de nouvelles informations, nous avons découvert que les travaux coûteront beaucoup plus cher que nous n'avions prévu ; j'ai donc chargé l'ingénieur de se livrer à de nouvelles investigations avant que nous commencions les travaux.

M. MARTIN : Cet item était inscrit au budget de l'année dernière. L'inscrit-on à celui de cette année dans le seul but de faire croire qu'on fait des largesses à l'île, ou se propose-t-on réellement de faire exécuter les travaux ?

M. HYMAN : Cette somme fut inscrite au budget supplémentaire de l'année dernière. J'appris plus tard que le coût des travaux devait excéder sensiblement le crédit que j'avais prié la Chambre de m'ouvrir; c'est pourquoi je cherche maintenant à faire réduire le coût estimatif de l'entreprise.

M. A. A. MACLEAN : Le droit de passage fut payé $350, et l'on me dit que l'abord du quai a coûté, en tout, $396.04. Voici trois ou quatre fois que cette affaire revient sur le tapis ; comme elle est très importante, le ministère devrait s'en occuper sans retard. Le besoin de ce quai se fait impérieusement sentir dans l'île, qui se trouve située loin de tout port marchand.

M. HYMAN : L'inscription seul de ce crédit au budget indique bien l'intention du

Gouvernement de faire exécuter ces travaux; mais comme ils doivent coûter plus cher que je n'avais prévu, je veux recueillir de nouvelles informations avant de demander au Parlement une somme plus considérable de deniers.

M. MARTIN : Les ingénieurs du département se sont rendus plus d'une fois sur les lieux, notamment à la veille des élections dernières, et le ministère doit être complètement renseigné au sujet de la nature des travaux à faire exécuter. A quoi bon inscrire un crédit de $5,000, comme on a fait l'an dernier et comme on fait encore cette année, pour venir ensuite annoncer à la Chambre que le Gouvernement attend le rapport des ingénieurs, quand ces derniers se sont rendus sur les lieux et ont rendu compte de leurs observations. Si le Gouvernement a vraiment l'intention de construire ce quai, il devrait assurément, s'il ne suffit pas de $5,000, se faire ouvrir un crédit plus considérable.

M. HYMAN : Nous ne pouvons rien ajouter au présent crédit, sinon en en inscrivant un autre ; mais avant de faire une nouvelle demande de deniers, je veux savoir ce que coûtera le quai. Je ne me soucie pas d'entreprendre des travaux dont l'exécution entraînera une dépense de $30,000, alors que je n'ai que $5,000 à ma disposition.

M. INGRAM : Avez-vous l'intention de les faire exécuter ?

M. HYMAN : S'ils devaient coûter $30,000, cela me donnerait à réfléchir ; je me demanderais lequel vaudrait mieux : inscrire un nouveau crédit ou remettre à plus tard l'exécution des travaux. J'espère que nous nous en tirerons avec $15,000, mais les estimations des ingénieurs ne sont pas tout à fait satisfaisantes, et je tiens à avoir une certitude avant de m'engager dans l'entreprise.

(Adopté.)

Ile du Prince-Edouard.—Réparations aux quais et aux brise-lames, $6,000.

M. MARTIN : Il se trouve dans l'île un certain nombre de ports dont il conviendrait de s'occuper sans retard, celui de Mount-Stewart, notamment, auquel, je sais, s'intéresse le représentant du comté de King (M. J. J. Hughes). Il faudrait le creuser et l'outiller un peu mieux. Le village grandit rapidement ; il s'y fait un commerce assez important. En améliorant ce port-là, le ministre fera une œuvre éminemment utile.

M. HYMAN : Je vais prier l'ingénieur de prendre note de l'observation de l'honorable député. Cet item est destiné aux réparations et non aux travaux de dragage. Le quai en question a-t-il été remis au gouvernement ?

M. MARTIN : Je le crois.

Mr. HYMAN : Il s'agit de simples réparasera impossible de le réparer.

M. MARTIN : N'est-il pas sur le même pied que ceux que vous construisez dans la Nouvelle-Ecosse ?

M. HYMAN : Ces quais-là appartiennent à l'Etat.

M. MARTIN : Celui-ci se trouve dans le même cas.

(Adopté.)

I. P.-E.—Réparations aux quais et aux brise-lames; revêtements créosotés, $5,000.

M. HYMAN : Ce crédit nous permettra d'acheter une certaine quantité de bois créosoté et nous mettra en mesure de faire rapidement les réparations.

M. INGRAM : En avez-vous acheté l'an dernier ?

M. HYMAN : Non.

M. INGRAM : Avez-vous commencé à négocier cet achat ?

M. HYMAN : Notre commande est donnée.

(Adopté.)

Baie de Richmond, (I. P.-E.)—Reconstruction du quai près de la traverse de la Grande rivière, $5,000.

M. HYMAN : Cette somme est destinée à la reconstruction et aux réparations.

(Adopté.)

Rustico (port de), (I.P.-E.)—Brise-lames sur l'île Robinson, à l'entrée sud du port, $11,000.

M. A. A MACLEAN : On dit qu'un navire s'est échoué l'automne dernier à la suite de l'ensablement du chenal. Les ingénieurs du département ayant fait une étude particulière de ce cas, le ministre est sans doute en mesure de nous apprendre ce qui en est.

Si ce remplissage était le résultat de la construction de ce brise-lame, c'est peut-être qu'il n'avait pas été placé au bon endroit. L'année dernière, un navire s'échoua à cet endroit, et on attribua l'accident au déplacement du chenal. Je crois qu'une enquête a eu lieu et le ministre est peut-être en mesure de dire si l'accident est dû ou non à la construction de cet ouvrage.

M. HYMAN : Nous ne saurions dire quelle est la cause de l'accident. On m'informe que c'est un port très dangereux. Le travail que nous exécutons a pour but d'établir par voie d'affouillement un chenal permanent. Il a été entrepris sur le rapport de l'ingénieur du département, qui pense que c'est là le meilleur moyen de l'exécuter.

M. INGRAM : On croirait qu'il y a deux entrées à ce port, car il y a deux crédits.

M. HYMAN : Il y a deux brise-lames, un du côté nord et l'autre du côté sud.

M. INGRAM : Il se trouve ici un crédit pour des sommes payées à l'imprimeur du

roi et imputées sur ce travail. Qu'est-ce à dire ?

M. HYMAN : Il s'agit d'impressions de devis.

M. A. MARTIN : Le port de Rustico est un des plus importants de la côte nord. Je vois que cette somme a été votée l'année dernière. J'ai inscrit une question au feuilleton relativement au dragage exécuté dans le port de Rustico, et le ministre a répondu qu'il ne s'en faisait pas.

M. HYMAN : C'est le cas.

M. A. MARTIN : J'ai visité l'endroit à maintes reprises, et il s'y faisait du dragage, mais pas avec la drague employée d'ordinaire. Que le ministre des Travaux publics le sache ou non, il s'est fait du dragage à cet endroit. Le port de Rustico est dans une des parties les plus densement peuplées de l'île du Prince-Edouard ; l'établissement est de très ancienne date, nombre des habitants sont des Acadiens, d'origine française. La population renferme une forte proportion de pêcheurs, et cependant il n'y a là ni port ni quai. C'est un rude travail que le leur et on devrait leur faciliter la pratique de leur métier. Depuis quatre ou cinq ans, les travaux ont été exécutés à la journée et tellement mal exécutés que la première tempête en faisait disparaître la trace. J'espère que cette fois-ci non seulement il sera passé un marché, mais que les avis relatifs à ces travaux seront donnés sous peu et que leur exécution se fera sans retard.

M. LEFURGEY : J'aimerais à revenir un instant à la baie de Richmond, reconstruction du quai, et à savoir du ministre s'il se propose de demander des soumissions pour cette entreprise ?

M. HYMAN : Pour le moment nous nous proposons de faire exécuter les travaux en régie. J'ai sous les yeux la liste de tous les ouvrages et de leur prix de revient approximatif. L'honorable député (M. Lefurgey) a dû m'entendre dire que nous avions demandé des soumissions mais n'avions pas reçu de réponse satisfaisante.

(Adopté.)

Baie de Saint-Pierre—Brise-lames sur la côte est de l'entrée du port, $7,500.

M. INGRAM : Veuillez donc nous fournir des explications.

M. HYMAN : On a demandé des soumissions, et il en fut reçu quelques-unes, mais aucune n'était satisfaisante. Il y a quelque dix ou quinze jours, l'ingénieur ordinaire fut prié de soumettre de nouveaux plans et devis, et sur ces plans, il sera demandé des soumissions.

M. LALOR : Je suis député nouveau et pas très au courant des règlements, mais il me semble que le quorum n'est pas atteint.

M. HYMAN : L'honorable député va s'apercevoir, je pense, que la Chambre est en nombre ; vingt députés suffisent pour que le quorum soit atteint, et il y en a plus que ce nombre actuellement.

(Adopté.)

Port de Summerside—brise-lames, $20,000.

M. LEFURGEY : En quelle année ce crédit fut-il soumis pour la première fois.

M. HYMAN : L'honorable député (M. Lefurgey) a eu nombre d'occasions de le discuter. Je crois que c'est en 1899 que la question fut discutée pour la première fois au Parlement. Le contrat fut signé en 1900.

M. LEFURGEY : Je crois que le crédit a été proposé d'abord en 1898.

M. HYMAN : Je n'en juge que par la date du contrat.

M. LEFURGEY : A-t-il été reçu des soumissions pour cette entreprise en 1898 ?

M. HYMAN : En 1900.

M. LEFURGEY : Quelle a été la cause de ce retard de deux ans ?

M. HYMAN : J'ai entendu l'honorable député discuter cette question à plusieurs reprises. Mais je veux bien y revenir encore une fois. L'honorable député sait bien ce qui en est. Une difficulté très sérieuse s'est présentée : celle de décider quelle nature de travaux il faudrait exécuter dans ce port. C'est un brise-lames très long,—2,300 ou 2,400 pieds, si je ne me trompe pas,— et difficile de construction. Lorsque les travaux furent rendus à un certain point, l'ingénieur du département fit rapport qu'il ne serait peut-être pas à propos de continuer en eau profonde des ouvrages de la nature de ceux exécutés jusque-là, et les travaux furent, en conséquence, interrompus. Un règlement fut conclu avec l'entrepreneur, et l'affaire en est restée là depuis. En ce qui concerne le département, j'ai demandé non seulement à notre ingénieur, mais au sous-ministre, de visiter les ouvrages et de s'assurer s'ils résistaient bien aux assauts de la mer. L'honorable député sait que cet endroit est très exposé et qu'une entreprise de cette nature ne doit pas être conduite à la légère. Je ne suis pas encore pleinement persuadé qu'il serait dans l'intérêt public, ou dans celui de la population de Summerside, de terminier les travaux comme ils ont été commencés. J'avais espéré visiter Summerside, l'année dernière, mais je n'ai pu le faire. J'ai de mes ingénieurs occupés à étudier cette question de savoir si nous pouvons prudemment continuer les travaux comme ils ont été commencés. Ce n'est pas souvent qu'il s'exécute des travaux de cette nature, et je suis sûr que les représentants de l'île du Prince-

Edouard n'aimeraient pas à voir se parfaire des ouvrages qui seraient exposés à être bientôt démolis par la mer.

M. LEFURGEY : Le ministre se figure peut-être que c'est là une excuse suffisante pour ne s'être pas assuré dès le début si les ouvrages tels que conçus répondraient aux fins auxquelles on les destinait. Il me semble que depuis 1898 ou 1897, époque à laquelle les plans furent préparés et à laquelle la proposition fut soumise à la Chambre, jusqu'aujourd'hui, il s'est écoulé un temps suffisamment long pour permettre au département de prendre une décision. En 1897 ou 1898, quand cette entreprise fut proposée, le département doit avoir fait des investigations, et s'être assuré que ces travaux sont nécessaires. Le département a dû sensément se convaincre par l'entremise de ses experts que ces ouvrages seraient d'un grand avantage pour le port de Summerside. Il a dû également s'assurer de la sorte d'ouvrage qu'il faudrait et des assauts que le brise-lames aurait à subir. Il a dû s'assurer avant de demander des soumissions que ce genre d'ouvrage serait, dans les conditions ordinaires, en état de résister aux vagues, à la gelée, etc. Il me semble que le département, après avoir demandé des soumissions et en avoir reçu une pour $54,000, a montré de la négligence dans l'accomplissement de son devoir en n'obligeant pas ce soumissionnaire à poursuivre les travaux, ou en n'annulant pas son contrat et en ne faisant pas faire une enquête dans l'année, ou dans les deux ans qui ont suivi l'interruption des travaux. Nous voyons que le marché a été passé en 1900, et nous voici en 1905 ; et le ministre s'en vient nous dire qu'il a envoyé un employé, trois ou quatre ans après l'interruption des travaux, afin de s'assurer si les ouvrages se détériorent, ou s'ils résistent aux vagues et aux intempéries.

M. HYMAN : L'honorable député dit trois ou quatre ans ; or, c'est en mars 1904 qu'il y est allé.

M. LEFURGEY : Si le ministre se reporte au compte rendu des débats, il constatera que nous lui avons posé des questions au sujet de ce brise-lames de Summerside à partir de 1900. Il ne s'est pas fait de travaux en 1904.

M. HYMAN : Nous avons interrompu les travaux en 1904.

M. LEFURGEY : En 1900, pendant que je faisais la lutte électorale dans le comté de Prince-est, un placard flamboyant, comme je l'ai déjà dit à la Chambre, répandu dans toute la ville de Summerside, annonçait aux citoyens qu'il serait construit un brise-lames et que de $15,000 à $20,000 par mois seraient dépensés sur cet ouvrage, et quel grand avantage en retireraient les ouvriers de l'endroit ! Voilà des années et des années qu'on promet d'exécuter cet ouvrage, et rien ne se fait plus. Si c'est la politique du gouvernement actuel de voter de nouveau, deux ou trois années de suite, les crédits nécessaires à l'exécution d'un ouvrage, en vue de découvrir si les travaux de la nature de ceux recommandés par le département résisteront aux intempéries, les travaux publics de notre pays seront en très mauvais état avant que nous ayons pu rien accomplir.

Je constate que des crédits ont été votés tous les ans depuis 1898. Je crois que nous en avons fait le calcul il y a un an ou deux et que nous avons constaté que les crédits et crédits renouvelés, pour un ouvrage qui devait coûter à l'origine $54,000, s'élevaient à $108,000, lors de la session de 1903. Nous avions un crédit l'année dernière, je pense, et nous voici avec un autre crédit cette année ; de sorte que, tout compte fait, pour une entreprise qui devait coûter primitivement $54,000, nous avons voté plus de $150,000. Pendant ce temps nos amis libéraux dans la province signalent ces agrégats de crédits et s'écrient : Voyez quelle somme considérable nous obtenons pour travaux publics dans l'île du Prince-Edouard ! Je tiens à faire voir que les habitants de l'île du Prince-Edouard se font berner en matière de travaux publics. Dans les allocations budgétaires du dernier exercice financier, figurait la piètre somme de $13,000 pour travaux publics dans le comté de Prince ; et je vois que cette année, de cette somme de $13,000, $10,400 sont votés de nouveau ; ce qui veut dire que $2,600 seulement ont été dépensés dans le comté de Prince dans le cours du dernier exercice financier. Ce que je critique ce n'est pas le montant du crédit inscrit au budget du ministère pour le comté dont je suis le représentant. Mais j'insiste pour que le département mette une certaine diligence dans l'exécution des travaux publics reconnus nécessaires par lui dans l'intérêt du commerce maritime du comté. Le ministre voudra-t-il dire s'il se propose d'exécuter cet ouvrage ; un nouveau plan a-t-il été soumis au Gouvernement, et va-t-il demander des soumissions pour ces travaux dans un avenir rapproché J'ai reçu par le dernier courrier des lettres d'habitants de Summerside s'informant si les travaux vont être repris.

M. HYMAN : Je serais assurément très peiné de rayer ce crédit du budget et de priver ainsi l'honorable député d'une occasion de prononcer de nouveau ce discours que nous lui avons entendu prononcer à mainte reprise. Les travaux en sont exactement au point que j'ai dit. Je ne saurais rien change aux conditions existantes. S'il est constaté qu'il est possible de construire là un ouvrage permanent et répondant au besoin, ce brise-lames sera construit. L'ingénieur a été prié de faire rapport ; et lorsque nous aurons reçu ce rapport le département décidera ce qu'il faut faire.

M. LEFURGEY : Le ministre voudra-t-il dire comment on se propose de poursuivre les travaux?

M. HYMAN : Nous ferons un nouveau marché ; nous préparons des plans et devis pour un ouvrage qui aura quelque garantie de permanence. Il est malheureux, je l'admets, que l'honorable député ait été lésé : plus de $100,000 dit-il, ont été votés, et il en a été dépensé très peu. Il trouve à redire parce qu'un certain crédit est un crédit voté de nouveau.

M. LEFURGEY : On cherche à jeter de la poudre aux yeux des électeurs.

M. HYMAN : Je ne dis pas le contraire, les électeurs du comté ont été aveuglés. Mais que l'honorable député ne perde pas patience. Nous allons faire examiner les travaux. Je n'ai nullement le désir de retarder l'exécution des travaux, s'ils sont nécessaires. C'est là une construction très longue, quelque 2,900 pieds, et il importe de prendre des mesures pour qu'une fois terminée, elle puisse durer.

M. LEFURGEY : Le département, à mon avis, devrait être informé dès maintenant quant à l'opportunité de construire ce brise-lames et quant au mode de construction qu'il importe d'adopter. Les habitants de Summerside ne devraient pas être tenus dans l'incertitude une année de plus. Le ministre peut-il m'assurer qu'il sera préparé des plans et devis, qu'il sera demandé des soumissions, et que les travaux seront repris au printemps?

M. HYMAN : Il n'est pas de membre de la députation à qui il me ferait plus grand plaisir de donner cette assurance. Mais pour les raisons que j'ai données précédemment, je ne saurais la lui donner : il importe que le département se renseigne parfaitement quant à la nature des travaux à exécuter à cet endroit en vue d'en assurer la permanence. L'honorable député sait comme moi qu'il se présente de grandes difficultés ; c'est une entreprise considérable. Il sait que la construction d'un brise-lames de cette longueur s'avançant en eau profonde demande considération. Tout ce que je puis assurer à l'honorable député, c'est que nous nous ferons faire rapport par nos ingénieurs, et que dès que nous serons fixés sur le genre d'ouvrage qui convient à cet endroit, nous pousserons l'entreprise.

M. LEFURGEY : Je suis persuadé que le ministre constatera qu'il est possible de construire à cet endroit un brise-lames répondant au besoin.

M. HYMAN : Il n'y a pas de doute que nous pourrions construire à cet endroit un brise-lames répondant au besoin, mais la dépense s'élèverait à $200,000 ou $300,000 ; la question de la dépense s'impose.

M. LEFURGEY : Alors tout se réduit à une question de dépense ?

M. HYMAN : En grande partie.

M. LEFURGEY : Le ministre voudrait-il dire quelle somme le Gouvernement serait prêt à dépenser pour la construction d'un brise-lames dans le port de Summerside ?

M. HYMAN : Le département a montré sa bonne foi en concédant l'entreprise primitif de 1900. Le montant de l'entreprise, $55,000. Je ne crois pas qu'un ouvrage de cette nature puisse être mené à bonne fin sur toute la longueur pour cette somme. Il faut tenir compte de la dépense, et nous voulons savoir où nous allons avant de nous engager davantage. La Chambre ne me ménagerait pas ses critiques, si après avoir obtenu d'elle un crédit de $20,000 je m'engageais dans une entreprise devant coûter $150,000 à $200,000.

M. LEFURGEY : Le ministre a déclaré l'année dernière que pour compléter cet ouvrage d'une manière satisfaisante il faudrait dépenser à peu près $150,000. Voudra-t-il dire, maintenant, que les travaux seront exécutés, si à la suite d'une investigation sérieuse, le département constate que, moyennant cette somme , il est impossible d'exécuter un ouvrage satisfaisant ? J'imagine que le département a tous les renseignements en main ; le ministre est-il en mesure de nous assurer que l'entreprise se fera dans le cas où il sera constaté que la dépense ne dépassera pas $150,000.

M. HYMAN : Je regrette de ne pouvoir donner à l'honorable député une réponse catégorique. Je ne serais pas justifiable, à mon avis, avec un crédit de $20,000 seulement de m'engager dans une entreprise de $150,000.

Iles de Wood—Protection du brise-lames du sud contre l'affouillement des eaux, $750.

M. A. MARTIN : Une assez forte somme a été dépensée sur ce port.

M. HYMAN : C'est un ouvrage considérable.

M. A. MARTIN : Je le sais. Je sais parfaitement ce qui en est. Je suppose que le ministre est quelque peu renseigné à ce sujet ?

M. HYMAN : Oui.

M. A. MARTIN : Avant que nous votions ce crédit de $90,000 pour l'île du Prin-Edouard, j'aimerais à signaler à l'attention du ministre le port de Belle-Rivière sur la côte sud de l'île, où il se fait un trafic considérable. Je crois qu'un modeste crédit de $4,000 ou $5,000 suffirait à mettre ce port en très bel état. Je crois qu'il se trouve dans le département de l'honorable ministre des rapports au sujet de Belle-Rivière. Je crois qu'il y a quelques années on vota, ou on proposa de voter, un crédit pour l'amélioration de ce port. C'est une partie du pays où le commerce est passablement actif, et si le ministre voulait donner quelque attention à l'affaire et consulter les rapports qui sont dans son bureau, il en viendrait à

la conclusion qu'il est nécessaire de faire une dépense comme celle que j'ai proposée.

M. HYMAN : J'ai prié l'ingénieur d'examiner les rapports relatifs à cet endroit.

(Adopté.)

Ports et rivières du Nouveau-Brunswick.—Campbellton, prolongement et réparation du quai, $50,000.

M. RYMAN : Cet ouvrage est donné à l'entreprise. Le contrat a été signé le 11 octobre et forme la somme de $35,300. En outre, le département a dû, par suite d'une sentence arbitrale, payer $35,000 pour le quai. Il n'est que juste d'informer le comité que, d'après les renseignements fournis au département, il sera nécessaire d'inscrire un nouveau crédit dans le budget supplémentaire. Le quai de Campellton est loin d'être assez grand pour la somme de trafic qui s'y fait. Il faudra de toute nécessité établir un débarcadère pour les navires faisant le service par la rive sud. De plus le nombre des bateau qui viennent y charger du bois chaque année ou y faire les transports généralement, augmente dans une telle mesure que le département sera justifiable de demander à la Chambre un nouveau crédit à l'occasion duquel toute cette entreprise pourra être discutée.

M. CROCKET : Quelle sera la dépense totale ?

M. HYMAN. Le marché a été passé pour la somme de $35,300.

M. INGRAM : Il y aura peut-être quelques autres questions à poser au sujet de ce crédit.

M. HYMAN : Il sera demandé un nouveau crédit, et à cette occasion l'affaire pourra être discutée.

(Adopté.)

M. le PRESIDENT fait rappport des propositions adoptées.

Sir FREDERICK BORDEN propose que la Chambre lève la séance.

M. INGRAM : Lundi est le jour réservé aux députés, je le sais ; mais peut-être le ministre est-il en mesure de nous dire quel sera le sujet du débat si les députés ne passent pas tout le temps à la discussion de leurs propositions de loi.

M. HYMAN : Les propositions de loi des députés seront présentées d'abord, et si nous en voyons la fin assez vite, nous passerons à l'examen des subsides.

M. INGRAM : De quels crédits en particulier ?

M. HYMAN : Je ne saurais le dire, mais ce ne sera pas la discussion des crédits du ministère des Travaux publics.

M. INGRAM : Quelqu'un des ministres peut-il nous dire quels seront les crédits mis en discussion ?

M. HYMAN : C'est difficile à dire. Si le ministre de l'Agriculture est présent, je pense que la discussion des prévisions budgétaires de son département sera reprise. Je n'oserais dire d'avance exactement quel sera le sujet du débat. C'est le jour réservé aux députés et j'imagine que la discussion de leurs mesures prendra tout la journée.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quinze minutes de l'après-midi.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Lundi, 27 février 1905.

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

DEPOT D'UN BILL—PREMIERE LECTURE.

Le bill (n° 82) tendant à constituer en personne civile la compagnie "Dominion Annuity Company".—M. Bole.

DROITS DES PROVINCES.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, avant la lecture de l'ordre du jour, je désire signaler à l'attention de la Chambre une affaire fort grave ; et au besoin pour me conformer au règlement, je proposerai une motion, en terminant mes observations. Cette grave question sur laquelle je tiens à appeler l'attention de la Chambre, a trait aux droits des provinces, à ceux de la province du Manitoba, en particulier ; et je regrette vivement l'absence du ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et de l'ancien premier ministre du Manitoba (M. Greenway), qui représente maintenant ici un collège électoral de cette province. Si je saisis aujourd'hui la Chambre de cette question, c'est surtout parce que ces messieurs n'ont pas jugé à propos de prendre eux-mêmes cette initiative. Je ne saurais mieux élucider la question, pour l'édification de la Chambre, qu'en donnant ici la traduction d'un article qui a paru dans le journal "Le Soleil", de Québec, le 11 février.

L'honorable M. EMMERSON (ministre des Chemins et des Canaux) : Lisez-nous le texte même de l'original.

M. W. F. MACLEAN : Je donnerai lecture de l'original ; mais pour l'édification du ministre des Chemins de fer et des Canaux, je vais me servir d'une traduction de l'article : je suis parfaitement en mesure de m'acquitter de cette double tâche. Ce journal "Le Soleil" qui prétend recevoir directement ses inspirations du premier ministre

lui-même, dont il serait l'organe, publie, à la date mentionnée, l'article que voici :

Nous déclarons une fois pour toutes que le "Soleil" est l'organe du parti libéral et par ce fait, sous la direction et le contrôle absolu de sir Wilfrid. Les partisans de sir Wilfrid, les vrais, comme ceux qui s'affirment tels, sont donc priés de tenir compte de la présente déclaration.

Le 17 février, ce même journal, au cours d'un article de rédaction, au sujet des droits provinciaux, contient la déclaration que voici :

Proportionnellement à ses grandes sœurs, le Manitoba ne comptera guère plus qu'un grand comté.

C'est une des raisons qu'invoquent les délégués du Manitoba pour obtenir un agrandissement de territoire.

Il y en a une autre. Québec et Ontario ont reculé leurs limites l'une à l'ouest, l'autre à l'est, pour atteindre, au nord, le littoral de la baie James.

Le Manitoba aspire au littoral de la baie d'Hudson, au nord-est. Il lui faudrait pour cela reculé leurs limites, l'une à l'ouest, l'autre à de milles vers le nord, rogner le district de la Saskatchewan et d'Athabasca, englober celui du Keewatin.

C'est le triple de son territoire actuel que demande le Manitoba. Cet agrandissement n'est guère possible.

Le district de la Saskatchewan s'y oppose, du moins la partie directement intéressée.

Les finances du Manitoba, dans leur état actuel, ne sont pas faites pour attirer les libres habitants des districts. Le Manitoba a une dette de $4,000,000. La législation scolaire de la petite province n'est pas de nature non plus à tenter les immigrants qui peuplent les districts. Le Nord-Ouest a ses écoles séparées. Le Manitoba les a abolies.

Tout acte bon a sa récompense; tout acte mauvais a son châtiment.

Le Manitoba restera infime avec son code prétentieux.

Réduit à sa plus simple expression, cet article de l'organe libéral de Québec constitue une véritable menace à l'adresse de la province du Manitoba : c'est-à-dire qu'on veut maintenir cette province dans une situation d'infériorité vis-à-vis les autres provinces, pour la punir d'avoir revendiqué ses droits. On lui refusera toute extension de territoire et on la menace de pires calamités encore. Je le répète, l'absence du ministre de l'Intérieur et de l'ex-premier ministre du Manitoba me semble tout à fait regrettable. Dans notre code de lois fédérales figure une loi fort importante statuant sur le domaine public. J'emprunte aux statuts revisés de 1886 l'article 23 de la loi concernant les terres publiques, sous la rubrique de "terres affectées au soutien des écoles", et en voici la teneur :

Les sections onze et vingt-neuf de chaque township arpenté, dans toute l'étendue des terres fédérales, sont par le présent réservées en dotation pour les besoins de l'instruction publique et seront appelées "terres affectées aux écoles"; et elles sont par le présent soustraites à l'application des dispositions du présent acte qui ont trait à la vente des terres fédérales et aux droits d'établissement sur ces terres; et nul droit d'achat ou d'inspection pour établissement ne sera reconnu à l'égard de ces sections ou d'aucune de leurs parties.

Les articles 24 et 25 statuent sur le mode de vente de ces terres. Le paragraphe 3 de l'article 25 dispose :

Tous les deniers réalisés de temps à autre par la vente des terres affectées au soutien des écoles seront placés en effets publics fédéraux, afin de former un fonds pour les écoles, et l'intérêt provenant de cette source, déduction faite des frais de gestion, sera annuellement versé au Trésor du gouvernement de la province ou du territoire où sont situées ces terres, pour le soutien des écoles publiques qui y seront établies; et les deniers ainsi versés seront distribués à cette fin par le gouvernement de cette province ou de ce territoire, de la manière qu'il jugera à propos.

De la déclaration qui a été faite au Canada tout entier, l'autre jour, il faut conclure que la loi des terres publiques devra subir une modification ; que, dans la province du Manitoba, ces terres affectées au soutien des écoles et qui sont actuellement consacrées aux besoins des écoles publiques seront mises en vente, et que le produit en sera distribué de toute autre façon. Voilà l'enseignement qui se dégage de la déclaration faite ici même l'autre jour; or, au nom de la province du Manitoba, j'élève aujourd'hui la voix pour protester contre pareille modification de la loi, et contre toutes représailles qu'on voudrait exercer contre la province du Manitoba dans le sens de la proposition formulée par l'organe du Gouvernement.

Ce journal, organe du cabinet dont fait partie le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et dont l'ex-premier ministre du Manitoba est un chaud partisan, demande qu'on inflige un châtiment exemplaire à cette province, parce que son asssemblée législative aurait adopté certaines lois au sujet des terres affectées au soutien des écoles. Si la minorité catholique du Manitoba a été victime de quelque injustice, relativement à la question scolaire, n'est-ce pas le ministre de l'Intérieur, de concert avec l'ancien premier ministre de cette province qui doivent en porter la responsabilité ? C'est à ces messieurs que revient la paternité de la loi adoptée par l'assemblée législative du Manitoba, loi dont on se plaint aujourd'hui. C'est le parti libéral qui a établi cette loi, et cela dans l'intérêt de cette province. Or, voilà qu'aujourd'hui le Gouvernement fédéral, dont ces messieurs sont le grand appui, ose, par l'entremise de son principal organe, menacer Manitoba de représailles, en raison même de cette loi. Ce journal dit à la province de Manitoba: Il ne vous sera pas permis de reculer vos frontières ; force vous sera de demeurer dans la situation d'infériorité qui vous est faite. Au nom de cette province, dont ces messieurs

devraient venir ici défendre les intérêts, j'ai le devoir d'élever la voix et de protester——

(Bruit, interruptions). Si j'élève la voix, c'est que la proposition dont on veut saisir la Chambre est de la plus haute gravité. La seule conclusion découlant logiquement de la déclaration formulée ici l'autre jour, c'est qu'on veut, au moyen d'une loi générale, bouleverser toute l'économie du régime établi, tant pour les terres affectées aux écoles que pour le fonds destiné à l'instruction publique, au Manitoba. Que le premier ministre veuille bien me prêter son attention ici. Advenant que ces graves modifications s'effectuent sur les bases qu'il a modifiées, il n'en saurait découler autre chose qu'une loi réparatrice à l'endroit de la province du Manitoba. Cette conclusion s'impose fatalement, et celui qui saisira la Chambre de cette loi réparatrice, ce sera le premier ministre lui-même qui déclarait, il y a huit ans, en plein Parlement et devant le pays, qu'il fallait repousser pareille mesure législative. La perspective qui s'ouvre pour le Manitoba, c'est qu'en toute probabilité au cours même de cette session-ci, au moyen d'une modification apportée à la loi des terres fédérales, on détournera de leur destination actuelle le produit de la vente des terres affectées au soutien des écoles, pour le consacrer à d'autres usages.

En outre, le fonds des écoles du Manitoba sera désaffecté de sa destination actuelle par une loi découlant logiquement de la déclaration faite l'autre jour. Logiquement, le premier ministre est tenu de présenter un projet de loi tendant à remédier aux griefs de la minorité au Manitoba, au sujet de la question des écoles ; et ces prétendus griefs sont, pourtant, le fait du ministre de l'Intérieur et de son ami (M. Greenway) qui, me dit-on, doit recueillir ce portefeuille, quand il deviendra vacant. Si j'ai saisi la Chambre de cette question aujourd'hui même, c'est que je tenais à mettre ces messieurs en lieu de répudier la proposition en question et de déclarer qu'ils ne sauraient prêter leur appui à pareille loi ; mais, en toute probabilité, l'absence du ministre de l'Intérieur, qui n'a encore fait qu'une légère apparition dans cette Chambre depuis le commencement de la session, ainsi que l'absence du député de Lisgar (M. Greenway), dont le fauteuil est vide en ce moment, trouvent leur explication toute naturelle dans le désir de se soustraire à l'accomplissement du devoir qui leur incombe en pareille matière. Le ministre de l'Intérieur n'a fait qu'une courte apparition ici, l'autre jour, et son absence prolongée, ainsi que celle de l'ex-premier ministre du Manitoba, sont motivées par la crainte du sort qui leur est réservé, dans un prochain avenir.

Si ce qu'on a laissé pressentir l'autre jour doit se réaliser, il s'ensuivra que ces terres dont les revenus sont consacrés aux écoles serviront à d'autres fins ; on présentera donc un projet de loi réparateur à cette session-ci, car le parti qui prétend être le défenseur des droits des provinces d'une extrémité à l'autre du Canada, permet qu'on mette des entraves à l'administration des provinces de ce grand et libre pays par leurs gouvernements respectifs. Elles jouissent d'une entière liberté, à l'heure qu'il est, et mon très honorable ami devrait savoir que s'il est une chose à laquelle tienne la population qui respire l'air libre des prairies de notre vaste Nord-Ouest, c'est bien la liberté politique dont elle jouit.

Si l'honorable leader du Gouvernement insiste pour mettre des entraves à cette liberté en dépossédant ces populations de leurs terres affectées à des fins scolaires, il commettra une grande erreur. Il ne comprend pas, apparemment, les dispositions de la population de l'Ouest, s'il croit que grâce à un argument constitutionnel quelconque, il peut intervenir, lorsqu'il s'agit de ces terres dans la province du Manitoba. Pour le moment, je laisse de côté cette question, sauf à y revenir si cela est nécessaire.

Quelques DEPUTES: Allons ! tant mieux.

M. W. F. MACLEAN : Mais j'attendrai que le ministre de l'Intérieur soit à son siège. De nouveau j'appelle l'attention du très honorable premier ministre sur l'absence d'un certain nombre de ses collègues. Le ministre des Travaux publics (M. Sutherland) n'est pas ici. Je regrette qu'il soit malade, mais la pratique constitutionnelle exige que lorsqu'un ministre ne peut assister aux séances du Parlement, il cède sa place à un autre, et cela dans son propre intérêt ainsi que dans celui du pays. L'honorable député de London (M. Hyman) qui remplit les fonctions de ministre des Travaux publics contrevient à la constitution, dans ces circonstances. (Exclamations à droite.)

Nos adversaires peuvent ricaner, mais ils avaient l'habitude de nous attaquer, lorsque nous étions au pouvoir, à propos d'affaires de ce pays. Je regrette que l'honorable ministre de l'Intérieur n'ait pas été présent ici quand on a fait cette tentative contre les droits des provinces, droits qu'à une certaine époque il proclamait être si chers à la population du Manitoba. Je me rappelle cette visite que mon honorable ami a faite au peuple de la province d'Ontario, alors qu'il disait aux électeurs d'Haldimand qu'avant tout la population du Manitoba ne voulait pas qu'on lui imposât les écoles séparées ou une législation réparatrice. Il s'est rendu dans Ontario pour avocasser cette politique, et il a réussi dans sa tâche. Mais, aujourd'hui, si nous en croyons l'organe du premier ministre, tout cela sera changé, les terres affectées au soutien des écoles serviront à d'autres objets, et l'honorable leader du Gouvernement sera obligé, s'il met sa promesse à exécution, de soumettre un projet de loi destiné à faire disparaître les griefs dont se plaint la minorité de la population du Manitoba, relativement à ses écoles. Si cet effort est

tenté, l'injustice sera perpétuée, les droits des provinces seront méconnus. En l'absence des deux honorables membres de cette Chambre auxquels je fais spécialement allusion, je proteste contre la politique énoncée par le très honorable premier ministre relativement à ces questions.

J'ai l'honneur de proposer l'ajournement.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Il est à peine concevable qu'un membre ose proposer l'ajournement de nos travaux, pour se donner le prétexte de nous infliger une élucubration, si je puis me servir de cette expression, comme celle que vient de nous faire entendre l'honorable député d'York-sud. Il a renouvelé d'une façon bien moderne les exploits de Don Quichotte se battant contre les moulins à vent. L'honorable député ressemble de plus en plus au héros de Cervantes, à mesure que les sessions se succèdent, par ses opinions et sa façon d'agir. Prenant cet extrait d'un article publié par le "Soleil" et qu'il nous a lu, il s'appuie sur cet écrit pour conclure sans raison aucune que le Gouvernement se propose de présenter un projet de loi réparateur modifiant la loi du Manitoba. Il n'y a pas un mot dans cet écrit publié par le "Soleil" qui puisse justifier une pareille conclusion. Celle-ci est fabriquée de toutes pièces, je ne dirai pas à dessein, mais je ne puis trouver d'autres termes pour caractériser cette façon d'agir s'il en est autrement. Dans tout cet article, peut-on découvrir un seul mot qui rende plausible l'interprétation que l'honorable député donne à cet écrit ?———

M. W. F. MACLEAN : Je n'ai pas dit que cela se trouvait indiqué en toutes lettres dans cet article.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable représentant d'York-sud avoue que cet écrit ne contient rien qui l'excuse d'avoir fait la harangue qu'on vient d'entendre. Tout cela est le fruit de l'imagination de l'honorable député, et ce n'est que dans son esprit qu'a pu germer et se développer l'idée que le Gouvernement avait l'intention de soumettre au Parlement un projet de loi réparateur se rapportant aux écoles du Manitoba. C'est là la seule autorité qu'il peut trouver quant aux observations qu'il nous a faites. La chose est tellement absurde qu'elle ne mérite pas qu'on s'en occupe. Mon honorable ami nous déclare qu'il est tout bouleversé à la seule idée de ce que son imagination vient d'enfanter. Qu'il me permette de lui dire une fois pour toutes que, depuis 1896, le Gouvernement n'a jamais entretenu l'idée de présenter un projet de loi semblable concernant la province du Manitoba, et qu'il a l'intention de s'en tenir à cette attitude.

M. W. F. MACLEAN : Et la question des terres affectées au soutien des écoles ?

Sir WILFRID LAURIER : Je puis dire à l'honorable député que le Gouvernement n'a jamais songé ni ne songe, à l'heure qu'il est, à présenter un bill modifiant la loi des écoles. Cette déclaration est-elle assez catégorique pour faire cesser les appréhensions de l'honorable député ?

M. W. F. MACLEAN : Vous ne pouvez modifier la loi des écoles sans changer aussi le statut se rapportant aux terres fédérales.

Sir WILFRID LAURIER : Dans ce cas, je vais vous faire une réponse encore plus catégorique. Le Gouvernement n'a jamais songé, ne songe pas encore et ne saurait songer à présenter un bill modifiant la loi des terres fédérales. Je ne puis saisir le but que l'honorable député se propose d'atteindre aujourd'hui. S'il a quelque chose en vue, c'est uniquement de chercher à créer une opinion erronée dans le but unique de soulever certains préjugés. Il a commencé par exprimer son profond regret de ce que le ministre de l'Intérieur et l'honorable représentant de Lisgar (M. Greenway), ex-premier ministre du Manitoba, se trouvaient absents de la Chambre. Mais, Monsieur l'Orateur, il eût été bien facile pour lui de s'assurer de la présence de ces honorables membres de la Chambre, s'il avait désiré que ces derniers fussent présents ici. Pourquoi ne les a-t-il pas avertis qu'il devait soulever certaines questions qui exigeaient leur présence, vu les imputations qu'il se proposait de diriger contre eux, ce qui aurait exigé une réponse de ces derniers en défense de leur attitude. L'honorable député a-t-il avisé le ministre de l'Intérieur qu'il voulait qu'il fût présent à cette séance? A-t-il agi de la même façon Lisgar ? Je m'en rapporte au jugement de la Chambre, en disant que l'honorable député, puisqu'il avait l'intention de porter, de propos délibéré, contre contre certains membres du Parlement des accusations mûries avec soin, n'a pas eu le courage d'avertir ceux qu'il se proposait d'attaquer ainsi.

Quant au "Soleil," je puis affirmer que je n'ai aucun intérêt financier ou autre dans ce journal. Celui-ci appuie généralement le Gouvernement, mais quelquefois il le combat. Si l'honorable député veut me rendre responsable de ce que publie le "Soleil", il exige de moi plus qu'on ne saurait réclamer d'aucun autre membre du Parlement. L'honorable représentant d'York-sud peut être responsable de ce qui paraît dans le "World" de Toronto. Quant à moi, je n'ai pas eu de relations de cette nature avec le "Soleil." Je n'ai rien eu à faire relativement à l'article dont on a parlé, que je n'ai pas lu et dont je n'ai entendu parler qu'au moment où l'honorable député nous en a fait ici la lecture.

M. W. F. MACLEAN: Monsieur l'Orateur, le très honorable premier ministre veut nous donner le change. Le "Soleil" prétend être son organe—et l'honorable leader de la droite n'a jamais répudié cette feuille. Or, celle-ci dit que la province du Manitoba doit être punie à cause de sa loi scolaire trop outrée, que ce sont le très honorable premier minis-

tre et son parti qui lui infligeront ce châtiment qui ne saurait tarder, puisqu'on le fait prévoir. Le Manitoba espérait que ses frontières seraient élargies ; il s'attendait à ce que l'honorable ministre de l'Intérieur fût ici pour obtenir cela, mais il faut, aujourd'hui, ainsi que le dit l'organe du leader du Gouvernement, punir le Manitoba à cause des prétentions auxquelles il a donné corps dans sa législation scolaire.

Les dispositions de cette dernière ne sont pas outrées, mais conforme à la constitution ; la province intéressée avait le pouvoir d'adopter cette loi et, pourtant, il faut la punir de s'être prévalue de ce droit. A une séance précédente, le très honorable premier ministre disait, en vérité, que le Manitoba pouvait demander avec raison l'élargissement de ses frontières, afin de se trouver sur un pied d'égalité avec les autres provinces. On a répandu dans tout le pays la nouvelle que le Manitoba allait être puni à cause de la fermeté dont il a fait preuve dans la question des écoles publiques. L'honorable leader de la droite nous dit qu'il n'a pas l'intention de modifier la loi concernant les terres fédérales. Cependant, c'est ce qu'il fait jusqu'à un certain point, lorsqu'il parle de changements à opérer en ce qui regarde les terres affectées à des fins scolaires, et la répartition des deniers publics sous le rapport de l'instruction. Ces dispositions pourront se trouver dans un projet de loi spécial, mais le but est d'adopter une loi en ce sens. Il suit de là que le très honorable premier ministre dans cette question se montre chair et poisson, certaines provinces devant jouir des revenus de certaines terres affectées à l'entretien des écoles, tandis qu'on refuserait cet avantage é d'autres provinces. Si cela ne constitue pas une injustice, si cela n'est pas intervenir dans l'administration des terres du Manitoba, j'ignore ce que ça peut bien être. L'honorable leader du Gouvernement s'efforce d'éviter cette question en disant qu'il n'a pas l'intention de soumettre une une loi réparatrice. C'est pourtant ce qu'il devra faire si son augmentation de l'autre jour, à propos des droits constitutionnels, repose sur une base quelconque. Il n'y a rien dans cet argument relatif à la constitution, mais il y a beaucoup à dire sur la prétention que le Manitoba a le droit d'avoir une législation réparatrice. Si cela est vrai, il me faudra pour le moment m'en tenir à la réponse triviale du premier ministre ; mais avant deux semaines, avant même une semaine. il devra chanter sur un autre ton. Il constatera que les population du Canada sont en faveur du maintien des droits des provinces, et non pas d'une autonomie bâtarde comme celle que l'honorable leader du Gouvernement propose. Notre population a foi dans les droits des provinces tels que définis et appliqués par le Manitoba. Je répète que l'honorable leader de la droite cherche à soulever une révolution et que l'honorable ministre de l'Intérieur devrait être ici, aujourd'hui, puisque tout se complote au ministère qu'il dirige. L'honorable premier ministre me demande pourquoi je n'ai pas averti le ministre de l'Intérieur ? Suis-je le gardien de ce dernier ? S'il n'est pas ici, où devrai-je aller le chercher ? Il n'appartient pas à l'honorable premier ministre de me dire que je dois avertir telle ou telle personne ; que les intéressés s'occupent de leurs propres affaires.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud : L'honorable préopinant (M. Maclean) peut à bon droit repliquer qu'il n'est pas le gardien de l'honorable ministre de l'Intérieur. Mais il y a une règle de courtoisie reconnue ici et qui exige que lorsqu'un député a l'intention de soulever une question se rapportant à un département particulier, il en doive avertir le ministre qui dirige ce département. Les ministres ont une foule de raisons qui les empêchent d'être toujours ici. Ainsi que nous le savons tous, ils reçoivent de temps à autre des députations.

Nous ne savons pas pourquoi le ministre de l'Intérieur n'est pas à sa place aujourd'hui; mais il y a ceci à dire, qu'il est mal et peu digne de la part du député d'York-sud, de développer de pareilles observations sans avoir d'abord prévenu le ministre que l'on désirait sa présence ici. Et je profite de l'occasion pour p rotester contre ces sortes d'intervention et d'interruption de nos travaux au moment de passer à l'ordre du jour, comme celle que s'est permise l'honorable député d'York-sud. Rien n'est mieux fait pour jeter le trouble et soulever des querelles dans ce pays que des discours comme vient d'en prononcer l'honorable député et des articles comme il en paraît dans son journal. Si les membres de cette Chambre voulaient bien traiter avec calme, avec impartialité et avec cette largeur de vues qui, je n'en doute pas, ne manque à personne ici, la question que propose l'honorable député d'York-sud, il y aurait peu de danger de voir se produire parmi le peuple l'échauffement des esprits et l'agitation que la presse de parti se plaît à entretenir.

L'honorable député cite le cas du Manitoba. Je ne m'attarderai pas là-dessus ; je dirai seulement, pour ce qui me concerne et comme membre de cette Chambre, partisan de l'administration, que la question des écoles du Manitoba est chose réglée. Il n'y a pas la moindre parité de conditions entre la province du Manitoba et les provinces nouvelles qui bientôt feront partie de la confédération. En dotant les territoires de leur autonomie, et en leur faisant prendre place dans la confédération, nous avons le droit de leur imposer telles conditions que la Chambre juge équitables et justes. C'est ainsi qu'il en a été fait des autres provinces et je présume qu'il en sera de même de celles-là.

Je n'avais pris la parole, Monsieur l'Orateur, que pour protester contre les appels et

les interruptions que nous font certains représentants, comme l'honorable député d'York-sud, qui s'aplpique à entretenir chez le peuple un certain degré d'agitation malsaine tant par ses discours dans cette Chambre que par ses écrits dans le journal qu'il dirige.

Quand le projet de loi nous sera soumis et que ce sera le temps de le discuter, l'honorable député d'York-sud pourra faire entendre toutes les protestations qu'il jugera bon de faire valoir. Jusque-là, il vaut mieux, tant pour la Chambre que pour le pays, garder le silence sur ce sujet.

(La motion est rejetée.)

COMMUNICATIONS PAR BATEAUX A VAPEUR AVEC L'ILE DU PRINCE-EDOUARD—TEMPETE DE NEIGE DANS LES PROVINCES MARITIMES —RETARD DE LA MALLE.

M. A. A. LEFURGEY (Prince, I.P.-E.) : Monsieur l'Orateur, je prierais le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier), vu l'absence du directeur général des Postes, de m'accorder un moment d'attention. C'est au sujet du service de la poste dans l'île du Prince-Edouard. Je recevais samedi d'un citoyen de Tignish une dépêche me disant que des lettres adressées au directeur de la poste à Charlottetown, au sujet du transport du courrier, étaient restées absolument sans réponse et que les habitants de la région avaient décidé de faire eux-mêmes le service. Des particuliers ont prêté leurs traîneaux à cette fin.

Voilà qui me paraît bien peu satisfaisant, et je penche à croire que cette façon de traiter la correspondance des gens n'est pas très régulière. Je prierais le très honorable premier ministre d'appeler l'attention du directeur général des Postes sur cet état de choses, pour qu'une enquête ait lieu. Si les trains sont à ce point empêchés qu'ils ne peuvent pas rendre le courrier à sa destination, que l'on organise un service de traîneau dirigé par ds agents autorisées et que l'on mette fin le plus tôt possible à un régime qui laisse aux mains de simples particuliers la conduite d'un service aussi important que celui des postes.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries): Je demande la permission de communiquer à la Chambre une dépêche que je viens de recevoir :

Charlottetown (I. du P.-E.), 27 février.

Derniers vapeurs à traverser, 24 dernier. Glace continue faire obstacle ; essayé dynamite samedi barrière Pictou, sans succès ; 'Stanley' n'a pu franchir Cape-Bear. Aucune traversée aux caps depuis 23 courant. Bâteaux incapables de franchir couches de névé, glaces émiettées, épaisse neige ; voie ferrée bloquée depuis deux semaines.

A LORD,
Agent.

M. GUTHRIE.

L'honorable M.H.R. EMMERSON(ministre des Chemins de fer et des Canaux) : A propos de cette question soulevée par mon honorable ami le député de l'île du Prince-Edouard, je suis en mesure d'annoncer à la Chambre et au pays que le service des trains, interrompue depuis quinze joours sur l'Intercolonial, ou plutôt sur cette partie de la voie qui traverse la Nouvelle-Ecosse, a repris son cours régulier. Je reçois, aujourd'hui même, une communication me disant que les trains à Halifax vont et viennent sans plus d'embarras, comme aussi entre Sydney et Truro. La voie est donc absolument libre. La ligne du "Dominion Atlantic" qui fait le service entre Halifax et Yarmouth avait depuis huit ou dix jours interrompu ses voyages. Les chemins mêmes sont absolument impassables. Avec l'aide de l'Intercolonial et la mise en jeu des engins dont ce chemin dispose, le "Dominion Atlantic" a pu déblayer sa voie, et aujourd'hui les trains y circulent. Ce temps d'arrêt a, sans doute, fait grand tort aux affaires dans les provinices maritimes ; je le regrette infiniment, et je vais voir à prendre des arrangements avec les puissances supérieures pour éviter à l'avenir la répétition de choses aussi désobligeantes.

M. J. J. HUGHES (King's, I.P.-E.) : A ce même propos, je pourrais dire qu'ayant fait ces jours derniers une visite au département des Postes, on m'a appris que le directeur de la poste à Charlottetown était autorisé à se servir de chevaux pour le transport du courrier lorsque la circulation des trains est interrompue, ou de tout autre mode de transport que l'intérêt public pourrait lui commander d'adopter. Je n'ai pas la moindre hésitation à penser que le directeur de la poste à Charlottetown use du mieux qu'il peut de l'autorisation qui lui est donnée.

M. LEFURGEY : Je n'ai pas l'intention de faire de cet incident l'objet d'une controverse. Voici cependant la dépêche que l'on m'adresse de Tignish et que je veux lire à la Chambre, espérant qu'aux yeux des députés, elle justifiera mes assertions :

Tignish (I.P.-E.), 25 février.

A. A. Lefurgey, M.P.,
Ottawa, Ont.

Courrier transporté par particuliers, sans avis préalable. Whears répond insolemment. Explications refusées. Soulevez question avant ordre du jour. Agnew télégraphie aujourd'hui à Yeo.

Il semble donc que le directeur de la poste à Charlottetown, interrogé à ce sujet, n'a donné aucune explication satisfaisante de sa conduite. En conséquence, les citoyens ont dû avoir recours à des particuliers qui ont bien voulu se charger du service.

GOUVERNEMENT PROVINCIAL AU NORD-OUEST.

M. HAGGART : Le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) aurait-il

l'obligeance de nous dire quand seront imprimés les projets de loi relatifs à l'organisation des provinces d'Albertta et de la Saskatchewan?

Sir WILFRID LAURIER: Je les attends aujourd'hui ou demain.

L'honorable M.CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Ces projets de loi ont été remis au greffier de la Chambre jeudi dernier.

BILL VOTE EN TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 34) concernant la compagnie de charbonnage et du chemin de fer de Nicola à Kamloops et à la Similkameen.—(M. Galliher.)

BILL D'INTERET PRIVE.

DELIBERE EN COMITE ET VOTE EN TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 33) concernant certain brevets de Jean Effront.—(M. L. P. Demers.)

BANQUE MOLSON.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 14) relatif à la banque Molson.—(M. Ames.)

Article premier.

M. CAMPBELL : Je dois dire que ce projet de loi a rencontré quelque résistance au sein de la commission chargée d'en faire l'examen. On ne savait pas au juste si les actionnaires autorisaient les modifications proposées. Depuis, j'ai reçu du gérant une dépêche me faisait savoir qu'à une réunion générale des actionnaires, spécialement convoqués à cet effet, ces derniers avaient autorisé le changement apporté à la loi.

(Le comité fait rapport du bill, qui est admis à la troisième lecture et adopté.)

COMPAGNIE D'ASSURANCES CONTRE L'INCENDIE LA SOUVERAINE.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 26) constituant en personne civile la compagnie d'assurances contrte l'incendie la Souveraine.—(M. E. F. Clarke.)

M. W. F. MACLEAN : M. le président, avant que vous fassiez rapport du bill, et voyant que le ministre des Finances est à son siège—où je suis heureux de le voir si bien portant—je veux appeler son attention sur la question des assurances en général et, en particulier, sur une question qui fait en ce moment l'objet d'une vive controverse aux Etats-Unis.

Je ne vais, pour aujourd'hui, occuper l'attention de la Chambre qu'un instant, car je me propose de traiter plus tard au cours de la session ce même sujet avec l'honorable ministre ; mais je tiens à lui apprendre dès maintenant qu'une très importante question s'agite en ce moment aux Etats-Unis à propos de la direction que donnent aux assurances sur la vie certaines compagnies particulières.

Le bruit courait ces jours derniers à New-York que l'Equitable, cette puissante compagnie d'assurance qui a son siège administratif dans la métropole commercial des Etats-Unis et détient aujourd'hui en fédéicommis plus de 500 millions au bénéfice de ses assurés, est au pouvoir d'un seul homme, qui, avec sa famille, possède les trois quarts des $100,000 d'actions acquittées de la compagnie, ce qui lui donne la haute main dans la direction des affaires de celle-ci.

Au dire d'hommes éminents des grands journaux des Etats-Unis, il se ferait en ce moment à New-York, au nom de grands capitalistes, représentés par M. Harriman Gould et de l'importante maison Bond que représente M. Schiff de New-York, une tentative dont l'objet serait de faire passer dans leurs mains la majeure partie des parts de l'Equitable pour l'achat desquelles ils seraient prêts à donner cinq millions comptant.

Le peuple américain s'est à bon droit ému d'un état de choses qui livre aux caprices de quelques hommes l'énorme fonds de réserve qui est la garantie des porteurs de police. Aussi, on se propose de faire décréter qu'à l'avenir ces derniers auront leur mot à dire dans la disposition de ces immenses fonds tenus par fidéicommis. Nous aurons nous aussi à prendre bientôt de pareilles mesures et à modifier nos lois sur les assurances.

Je crois devoir saisir cette occasion d'avertir le ministre, et j'espère qu'avant longtemps, sinon à cette session, du moins à une date assez rapprochée, nous serons en état d'aborder cette importante question. Ce qui importe le plus, en effet, en matière d'assurances, c'est que l'administration des deniers tenus par fédéicommis pour la garantie des porteurs de police soit la meilleure possible. Cet objectif, à mon sens, ne saurait se réaliser tant qu'il sera loisible à deux ou trois hommes de manipuler ces fonds à leur guise par la seule raison qu'ils possèdent la majeure partie des actions de la compagnie. Les grands journaux américains ne se gênent pas d'insinuer que MM. Gould et Harriman sont impatients de s'assurer l'absolue direction des affaires de l'Equitable pour employer à leur guise et faire des choux et des raves des 500 millions que sont la propriété exclusive des porteurs de police ; s'en servir, par exemple, pour avancer leurs grands projets de chemins de fer. Nous sommes à la veille d'en arriver là nous-mêmes dans notre pays. Nos lois sur les assurances devront donc avant longtemps, j'espère, contenir quelque disposition qui protège d'une manière efficace les porteurs de polices.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Ce sera toujours une

question du plus haut intérêt que celle de sauvegarder par de justes mesures les fonds placés entre les mains des diverses compagnies d'assurances de notre pays, et, si jamais il se présente un doute sur la suffisance de nos lois à cet égard, je suis sûr que mon honorable ami (M. W. F. Maclean) ou quelque autre député se fera un devoir d'y appeler l'attention de la Chambre. Pour le moment, si on veut bien jeter les yeux sur notre loi générale relative aux assurances et sur les diverses chartes octroyées à des compagnies, on y verra, j'espère, qu'ici, au Canada, notre législation en ces matières ne prête pas aux mêmes objections que les compagnies d'assurances américaines. Mais si toutefois il existe certaines compagnies canadiennes à l'égard desquelles de pareilles critiques soient possibles, ce serait, je le concède, un sujet à bien considérer. En somme, cependant, notre législation en fait d'assurances me paraît assez saine. Quoi qu'il en soit, je serai toujours heureux, comme ministre des Finances, d'écouter toute proposition qui me viendra tant d'un côté de la Chambre que de l'autre en vue de réaliser une fin aussi excellente

(Le comité fait rapport du bill, qui est admis à la troisième lecture et adopté.)

LA "CANADIAN CANALS CORPORATION."

M. W. S. CALVERT : Je propose la seconde lecture du bill (n° 72) à l'effet d'investir de la personnalité civile la "Canadian Canals Corporation."

M. W. F. MACLEAN : J'aimerais à avoir quelques renseignements au sujet de ce projet de loi. J'ai présenté une pétition du conseil du comté d'York, qui proteste contre la mesure, et l'honorable député m'obligerait beaucoup en me donnant des explications qui permettent aux municipalités, si elles y ont intérêt, de se faire représenter devant la commission des chemins de fer.

M. CALVERT : Monsieur l'Orateur, le projet de loi dont il s'agit en ce moment a pour but de permettre aux personnes qui demandent à être constituées en personne civile de construire tout à la fois un canal et un chemin de fer allant de la baie Georgienne au lac Simcoe, distance d'environ seize milles. Ce lac est à 131 pieds au-dessus du niveau du lac Huron, et l'on se propose d'établir entre les deux lacs un chemin de fer maritime qui porte les bateaux d'un lac à l'autre. Le lac Simcœ a vingt-cinq milles de long ou à peu près, et à partir de là un canal d'environ vingt-neuf milles de long sera construit, puis un autre chemin de fer maritime qui aura environ un mille et quart de parcours. Par rapport au lac Ontario, le lac Simcœ est à une altitude de 466 pieds, et l'on espère par la combinaison de ces tronçons de voie ferrée et du canal, pouvoir rattacher la baie Georgienne au lac Ontario. Au dire des représentants de la compagnie, le voyage d'aller et retour se trouvera par là raccourci d'environ 618 milles.

L'ensemble des travaux coûtera à peu près 45 millions. Je demande que le projet de loi soit renvoyé à la commission des chemins de fer.

(La motion est adoptée et le bill est admis à la deuxième lecture.)

COMPAGNIE DE CHARBONNAGE ET DE CHEMIN DE FER DE LA VALLEE DE DAIM-ROUGE.

M. ARCH. CAMPBELL : Je propose la deuxième lecture du bill (n° 76) relatif à la compagnie de charbonnage et du chemin de fer de la vallée de Daim-Rouge.

M. W. F. MACLEAN : J'aimerais bien à savoir de l'honorable député si c'est là notre vieille connaissance.

M. CAMPBELL : Oui, c'est une très vieille connaissance, connaissance bien chère à notre cœur.

(La motion est adoptée et le bill lu une deuxième fois.)

BILLS VOTES EN DEUXIEME LECTURE.

Bill (n° 73) attribuant la personnalité civile à la compagnie du chemin de fer Montréal au Sud de Québec.—(M. Gervais.)

Bill (n° 74) concernant la compagnie du chemin de fer de Medicine-Hat et de l'Alberta-nord.—(M. Talbot.)

Bill (n° 75) concernant la compagnie du chemin de fer de Battleford au lac Lenore. (M. Lamont.)

Bill (n° 77) concernant l'Agence Canadienne.—(M. Bickerdike.)

Bill (n° 78) concernant la compagnie du chemin de fer de Macleod à Cardston et au Montana.—(M. Turriff.)

Bill (n° 79) concernant la compagnie du chemin de fer de Toronto à Hamilton et à Buffalo.—(M. Zimmerman.)

Bill (n° 80) constituant en association la compagnie du chemin de fer de Woodstock au lac Huron.—(M. A. H. Clark.)

Bill (n° 81) concernant la compagnie du chemin de fer de la rivière Outaouais, et pour changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer le Tronc Central." —(M. Piché.)

INTERPELLATIONS.

CAUTIONNEMENT DES FONCTIONNAIRES.

M. CHISHOLM :

1. Quand le ministère des Postes a-t-il commencé à garantir le cautionnement des direc-

teurs des bureaux de poste et des courriers de la malle au Canada ?

2. Les fonctionnaires civils dans le service extérieur, autres que les directeurs des bureaux de poste, sont-ils traités de la même manière ?

3. Pour quelle raison en agit-on ainsi envers les directeurs des bureaux de poste ?

4. Quelles sommes d'argent ont été perçues des directeurs des bureaux de poste chaque année, et quel en est le montant total jusqu'à ce jour ?

4. Quelles pertes ont été subies par le ministère des Postes, et quel est le gain total net ou la perte totale nette pour le ministère des Postes ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (pour le directeur général des Postes) : Cette question a trait, sans doute, au mode de cotisation inauguré en 1898. Il ne s'applique pas à tous les fonctionnaires du service intérieur des postes, mais seulement aux fonctionnaires des bureaux de ville, aux courriers sur les chemins de fer, aux chargeurs, aux agents du transfert et autres fonctionnaires auxquels est confié le maniement des courriers. Le taux de la cotisation est de 40 cents par chaque cent dollars de cautionnement exigé. Le chiffre du cautionnement est fixé comme suit : le directeur d'un bureau-recette dont le revenu est inférieur à $2,000 est tenu de donner un cautionnement de $800. Quand le revenu dépasse $2,000, mais est inférieur à $5,000, il est de $1,200. Quand le revenu est entre $5,000 et $10,000, le cautionnement est de $1,600 ; entre $10,000 et $15,000, il est de $2,000 ; entre $15,000 et $25,000, il est de $2,500 ; quand il dépasse $25,000, à l'exception de Montréal et Toronto, le cautionnement est fixé à $5,000.

Le directeur d'un bureau-distribution est tenu de donner une cautionnement de $200, et si le revenu estimatif de son bureau ne dépasse pas $100, il est libre de donner un cautionnement ou d'accepter le mode de cotisation. Depuis l'adoption de ce système, les cotisations ont produit les sommes suivantes :

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1899	$12,773 48
Pendant l'exercice clos le 30 juin 1900	8,479 93
Pendant l'exercice clos le 30 juin 1901	8,930 02
Pendant l'exercice clos le 30 juin 1902	10,088 52
Pendant l'exercice clos le 30 juin 1903	11,970 25
Pendant l'exercice clos le 30 juin 1904	10,891 71
Pour les sept mois finissant le 31 janvier 1905	215 25
	$63,349 16

Sur cette somme le département a payé en primes de réassurances et pour rembourser des pertes, $19,909.51, laissant une balance de $45,992.68 au crédit du compte des profits et pertes.

CONSOMMATION DE LA FICELLE D'ENGERBAGE.

M. SINCLAIR :

Quelle proportion de la ficelle à lier consommée en Canada est manufacturée (a) au Canada; (b) aux Etats-Unis ; (c) dans d'autres pays ?

L'honorable M. W. PATERSON (ministre des Douanes) : Voici la seule manière dont je puis répondre à cette question : L'importation de la ficelle d'engerbage, pour la consommation au Canada, au cours de l'exercice clos le 30 juin 1904, a été comme suit :

	Livres.	Valeur.
Des Etats-Unis	12,623,608	$1,459,113
Des autres pays	4,380	591

D'après les rapports préparés pour les fins de prime, du 1er septembre 1902 au 30 juin 1904, il a été fabriqué au Canada 16.165,048 livres de ficelle d'engerbage.

PORT DE SAINTE-ANGELE.

M. PAQUET :

1. Combien a-t-il été dépensé, l'été dernier, pour le creusage d'un havre à Sainte-Angèle, comté de Nicolet ?

2. A la demande de qui ces travaux ont-ils été décidés ?

3. Le Gouvernement se propose-t-il de continuer ces travaux ?

4. Quel montant additionnel faudra-t-il pour compléter le havre en question ?

L'honorable M. CHAS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. $11,723.18.

2. Sur les indications de l'ingénieur en chef du ministère.

3. Oui.

4. Il faudra $12,000 pour donner au chenal une profondeur de 8 pieds, à l'eau basse, à travers les hauts-fonds du lac Saint-Pierre à l'embouchure de la rivière Nicolet, pour entrer dans le port de Nicolet, et pour protéger le chenal à travers les hauts-fonds, par des fondations à pierres perdues.

INSPECTION DU GAZ ET DE L'ELECTRICITE DE TROIS-RIVIERES.

M. PAQUET :

1. Qui est inspecteur de gaz et d'électricité à Trois-Rivières ?

2. Quel est le salaire attaché à l'emploi ?

3. De combien ont été, pendant la dernière année, ses dépenses de bureau, frais de voyage compris ?

4. A combien se sont montées les recettes pendant la même période ?

5. L'inspecteur est-il fourni d'un bureau avec ses accessoires ?

L'honorable M. L. P. BRODEUR (ministre du Revenu de l'intérieur) :

1. Joseph-Ulric Dufresne.

2. $500.

3. $65.95.

4. $128.25.

5. Il a dans l'édifice public de Trois-Rivières, un bureau pourvu de tous les accessoires nécessaires.

BUREAU DE POSTE D'ALEXANDRIA.

M. MACDONALD (par M. Ingram) :

1. Quand l'entreprise pour le nouveau bureau de poste à Alexandria (Ont.), a-t-elle été adjugée ? Quand l'édifice sera-t-il terminé et prêt à être occupé ?
2. Le contrat spécifie-t-il la date de l'achèvement ? Dans l'affirmative, quelle est cette date?
3. Quelle est la cause du délai, et qui, du gouvernement ou de l'entrepreneur, paie le loyer du local provisoire ?
4. Quel est l'entrepreneur.

L'honorable M. CHAS. HYMAN (ministre des Travaux publics) :

1. Le 23 octobre l'édifice était construit. On espère qu'il sera prêt à être occupé vers le 1er mai.
2. Oui ; le 15 octobre 1904.
3. Les retards sont dus à l'entrepreneur. Le gouvernement ne paie pas de loyer pour le local provisoire.
4. Joseph Bourque.

PORT DE STANLEY HARBOUR.

M. MACDONALD—par M. Ingram.

1. Les travaux du port de Port-Stanley ont-ils été concédés ? Dans l'affirmative, quand et à qui ?
2. Des soumissions ont-elles été demandées?
3. Dans l'affirmative, quels sont les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission ?
4. La soumission la plus basse a-t-elle été acceptée ?

L'honorable M. CHAS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Non.
2. Oui.

3 et 4. Plusieurs soumissions ont été reçues, mais comme l'entreprise n'est pas encore adjugée, nous croyons qu'il ne serait pas dans l'intérêt public de divulguer à présent le chiffre des soumissions.

TRAVAUX DANS LE PORT DE RONDEAU.

M. MACDONALD (par M. Ingram) :

1. Les travaux du port de Rondeau ont-ils été adjugés ? Dans l'affirmative, quand et à qui ?
2. Des soumissions ont-elles été demandées?
3. Dans l'affirmative, quels sont les soumissionnaires et le montant mentionné dans chaque soumission ?
4. La soumission la plus basse a-t-elle été aceptée ?

L'honorable M. CHAS. HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Non.
2. Oui.

3 et 4. Plusieurs soumissions ont été reçues, mais comme l'entreprise n'est pas encore adjugée, il ne serait pas dans l'intérêt public de divulguer à présent, le chiffre des soumissions.

M. BRODEUR.

TRAVAUX DANS LE PORT DE TORONTO.

M. MACDONELL (par M. INGRAM) :

1. Des soumissions ont-elles été demandées le ou vers le 2 novembre 1904 pour la construction du brise-lames à la passe Est du port de Toronto ?
2. Dans l'affirmative, combien de soumissions ont été reçues, quels étaient les soumissionnaires et les prix mentionnés dans les soumissions?
3. L'entreprise a-t-elle été adjugée à cette époque, sinon, pour quelle raison ?
4. De nouvelles soumissions ont-elles été demandées pour ces mêmes travaux ou pour des travaux à peu près semblables le ou vers le 26 janvier 1905 ?
5. Combien de soumissions ont été reçues en réponse aux dernières demandes publiées ?
6. Est-il vrai que le ministre a soumis ces soumissions à l'examen de l'ingénieur en chef? Et dans ce cas, pourquoi ?
7. Quelqu'une des soumissions a-t-elle été acceptée ? Dans la négative, quelle est la raison du délai apporté à l'adjudication de l'entreprise ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Oui.
2. Cinq ; mais comme l'entreprise n'est pas encore adjugée, il n'est pas dans l'intérêt public de divulguer à présent le chiffre des soumissions.
3. Non ; la plus basse soumission a été trouvée trop élevée.
4. Oui.
4. Oui.
5. Cinq.
6. Oui ; parce qu'il avait besoin de ses conseils sur cette question.
7. Non ; dans l'intérêt public, il a été jugé nécessaire de faire une nouvelle étude des travaux à faire.

PRESIDENT DE L'ELECTION DE SELKIRK, MANITOBA.

M. NORTHRUP (par M. Lancaster) :

1. La profession par la l'officier-raporteur nommé pour Selkirk, dans la province du Manitoba, lors des dernières élections fédérales, était-elle, à l'époque de sa nomination, celle de garçon de buvette ?
2. Dans la négative, quel emploi avait-il?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Le Gouvernement est informé que le président de l'élection à Selkirk, à la dernière élection fédérale, est un commis.

NOMINATION DE JOSEPH LEMIEUX

M. AMES.

1. Joseph Lemieux a-t-il été nommé à un emploi dans le service des phares ? Dans l'affirmative, quand a-t-il été nommé? Quelle localité lui a été assigné ? Quel salaire reçoit-il ?
2. Ledit Joseph Lemieux, avant sa nomination, n'a-t-il pas porté des accusations contre l'agent du département de la Marine et des Pêcheries à Québec, et demandé une enquête à ce sujet ?

3. Cette enquête a-t-elle été accordée ?
4. Dans l'affirmative, un rapport a-t-il été fait ?
5. Dans la négative, pourquoi l'enquête n'a-t-elle pas eu lieu ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

1. Oui.
2. Le 26 juillet 1904 ; il est commissaire des vivres sur le phare flottant " Anticosti," il reçoit $45 par mois.
3. Non.
4. Voir réponse n° 3.
5. Voir réponse n° 3.

PÊCHERIES DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

M. ALEX. MARTIN :

1. Quels progrès ont été faits par les pêcheries de l'île du Prince-Edouard pendant la dernière période décennale ?
2. Quels sont les officiers chargés de la surveillance, quels sont leurs fonctions et salaires?
3. De nouveaux surveillants ont-ils été nommés? Dans l'affirmative, quels sont leurs noms, fonctions et salaires ?
4. Le gouvernement a-t-il quelque projet pour développer les pêcheries du Canada en eau profonde ? Dans la négative, pourquoi ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :

La valeur des pêcheries est virtuellement la même.

2. M. J. F. Matheson, inspecteur des pêcheries, salaire, $1,200 par année. M. J. B. Macdonald, inspecteur adjoint ; salaire, $1,000 par année. M. W. C. Hobkirk, surveillant des pêcheries ; salaire, $550 par année. M. John Davison, surveillant ; salaire, $200 par année. M. James-A. MacCormack, surveillant ; salaire, $200 par année. Les fonctions de l'inspecteur et de l'adjoint sont principalement de faire observer la loi concernant les pêcheries. Ils dirigent aussi les travaux des surveillants, et à la fin de chaque saison de pêche, ils font au département un rapport complet des opérations de pêche, pendant la saison écoulée.

Les surveillants exécutent les ordres de l'inspecteur pour faire observer les règlements de pêche.

L'inspecteur adjoint a été nommé récemment. Il est répondu au reste de la question, par la réponse n° 2.

4. Le développement des pêcheries en eau profonde fait partie de la pratique générale du Gouvernement.

PORT DE MOUNT-STEWART.

M. MARTIN :

1. Quelqu'un a-t-il exposé au Gouvernement que les installations maritimes dans le port de Mount-Stewart, île du Prince-Edouard étaient insuffisantes.
2. Le Gouvernement sait-il que le quai laisse à désirer et qu'il est nécessaire de draguer le port pour faciliter le trafic ?
3. Le Gouvernement a-t-il reçu quelque rapport d'ingénieur sur la condition de ce port ?
4. Qu'est-ce que le Gouvernement se propose de faire dans l'espèce.

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire de Travaux publics) : Il n'y a rien à cet effet dans les archives du ministère, mais, tout récemment l'ingénieur du district a reçu ordre de faire un rapport sur l'état de ce port.

CAPITAINE THOMAS THOMPSON.

M. INGRAM :

1. A la demande de qui le capitaine Thomas Thompson, douanier à Port-Bruce, comté d'Elgin, a-t-il été destitué ?
2. Sa révocation provient-elle de quelque négligence dans ses devoirs ?
3. Dans la négative, quelle en est la cause ?
4. Le département se propose-t-il de nommer un douanier à Port-Bruce ? Dans l'affirmative, quand ?

L'honorable M. WILLIAM PATERSON (ministre des Douanes) :

1. M. Thos. Thompson, douanier à Port-Bruce a été remercié de ses services, par un décret du conseil des ministres sur la propotion du ministre des Douanes.
2. Il n'a pas été révoqué pour cause de négligence de ses devoirs.
3. Il a été révoqué, parce qu'on a considéré qu'il n'était pas dans l'intérêt public de continuer à maintenir un douanier à Port-Bruce.
4. Le ministère des Douanes ne se propose pas de nommer un douanier à Port-Bruce.

INSPECTION DES GRAINS.

M. AMES : Je demande :

Copies de toutes pétitions et correspondance entre les Chambres de Commerce de Toronto et de Montréal, respectivement, et le Gouverneur en conseil des ministres au sujet de la nomination d'experts en grains, sous l'empire de l'Acte d'inspection des grains, à Toronto et Montréal. Aussi, copie des décrets du conseil des ministres en vertu desquels ces nominations ont été faites ?

Monsieur l'Orateur, je suis obligé d'exposer aussi brièvement que possible les raisons qui me portent à demander à la Chambre d'ordonner le dépôt, sur le bureau de la Chambre, des documents que je viens de mentionner. On se rappelle qu'à la dernière session le Parlement a adopté une loi relative à l'inspection des grains. Le bill a été voté par la Chambre après avoir été considérablement modifié par le comité. L'article 32 décrète la création d'un bureau d'experts en grains, qui est, en quelque sorte revêtu des attributions d'un tribunal d'appel pour reviser les décisions des inspecteurs en cas de litige. Cet article dit :

Le Gouverneur en conseil des ministres, sur la proposition des Boards of Trade de Toronto et de Montréal respectivement, peut nommer pour toute division ou tout district de

l'Est, un bureau d'experts en grains composé du nombre de personnes habiles et compétentes qu'il juge nécessaire ou utile.

Viennent ensuite d'autres dispositions moins importantes concernant les attributions du bureau, mais ce que je veux surtout faire remarquer, c'est la manière dont cet article a été interprété par le département. Cet article n'était pas dans le bill, tel qu'il a été déposé, mais a été inséré à la demande des chambres de commerce de Montréal et ailleurs, plus particulièrement dans l'intérêt des associations qui s'occupent du commerce des grains. Environ trois mois après l'adoption de cette loi, le sous-ministre du commerce et de l'Industrie écrivit au secrétaire de la chambre de commerce de Montréal, comme suit :

Naturellement, la loi décrète que les Chambres de commerce proposeront des personnes habiles et compétentes comme membres du Bureau d'inspection des grains et toutes les dispositions de la loi doivent être observées avant que le nouveau bureau soit en mesure d'exercer ses fonctions. Votre Chambre de commerce ferait bien de faire ses propositions afin que l'exécutif les examine dans le plus bref délai.

En conformité de ces instructions et de l'interprétation de la loi par le sous-ministre du Commerce, le Board of Trade de Montréal proposa les noms de M. James Carruthers, qui quittait à cette époque la présidence de la Halle aux blés, de M. H.-D. Metcalfe, de M. E.-G. Jacques, de M. C.-B. Esdale et de M. A.-G. Thompson. En même temps, la chambre de commerce de Toronto, après avoir pris l'avis des intéressés, soumit dix noms et la chambre de commerce de Winnipeg présenta aussi des candidats. Le Gouvernement accepta les dix personnes désignées par la chambre de commerce de Toronto, mais il ne jugea pas à propos de nommer celles que le Board of Trade de Montréal lui avait désignées, sauf trois MM. E.-G. Jacques, C.-B. Esdale et A.-G. Thompson. Il crut bon d'ajouter trois autres noms que le Board of Trade n'avait pas mentionnés et de créer un bureau composé de six membres dont la majorité ne faisait pas partie du Board of Trade. A peine la nouvelle était-elle connue à Montréal, que les membres de la Halle aux blés se réunissaient et adoptaient la déclaration suivante :

Arrêté: Les membres de la Halle aux blés de Montréal ont été surpris d'apprendre que le Gouvernement a cru bon de laisser de côté une partie des personnes que le Board of Trade a désignées comme futurs membres du Bureau d'inspection des grains dans ce port ;

L'association est d'avis que, d'après les dispositions de la loi d'inspection, le choix du personnel de ce bureau appartient au Board of Trade et elle se plaint de la décision du Gouvernement qui n'a pas tenu compte de son choix ;

L'association s'élève avec d'autant plus de force contre l'attitude du ministère que ses membres sont fermement convaincus que le ministère du Commerce n'a pas fait ratifier le choix de MM. Carruthers et Metcalfe désignés par elle, parce qu'ils se sont opposés devant le comité de la Chambre à Ottawa à certains articles du projet de loi décrétant que la décision de l'inspecteur en chef serait finale, et que le ministère a proposé les noms de MM. Crane et McFee parce qu'ils ont combattu devant le comité les opinions de l'association à ce sujet.

Si j'ai demandé le dépôt des documents, c'est afin de m'assurer si cette délibération et ces requête ont été soumises au Gouvernement et si celui-ci a daigné offrir des explications aux membres de la halle aux blés et du " Board of Trade " de Montréal. Ces deux associations se plaignent de la conduite tenue à leur égard pour deux rajsons énumérées dans leur déclaration. Elles se plaignent d'abord de l'interprétation légale donnée à l'article 32. J'avoue volontiers que cet article prête à diverses interprétations ; mais, ainsi que l'ont laissé entendre les chambres de commerce, celles-ci supposaient qu'elles étaient appelées à proposer les noms des membres du bureau et, si l'article a un autre sens, il comporte un sens que n'ont pas voulu lui donner ceux qui l'ont demandé. D'après la lettre du sous-ministre du Commerce dont j'ai lu des extraits, c'est évidemment de cette manière que le Gouvernement lui-même l'interprétait. La déclaration adoptée par les membres de la halle aux blés démontre qu'ils sont froissés de la conduite du Gouvernement et qu'ils croient que celui-ci n'a pas obéi à la loi. A l'appui de leur opinion ils invoquent l'article qui décrète que ceux que le Board of Trade de Montréal aura proposés, seront choisis. Ils reprochent aussi au Gouvernement d'avoir établi une distinction injuste entre les personnes qu'ils avaient désignés à son choix. Les cinq citoyens que le Board of Trade de Montréal avait désignés occupaient une place élevée dans l'estime des intéressés et dans le monde commercial de Montréal. Ils avaient été directeurs de l'association des commerçants de grains et s'étaient acquittés de leurs fonctions à la satisfaction générale. M. Carruthers venait de quitter la présidence de l'association des commerçants de grain et M. Metcalfe était un membre très estimé de cette corporation. La déclaration adoptée par l'association laisse entrevoir la raison qui a fait rayer les noms de ses candidats de la liste pour les remplacer par d'autres. L'association est en lieu de croire, dit la déclaration, que les noms de ces deux personnes ont été rayés parce qu'elles avaient eu la témérité de se rendre à Ottawa, sur l'invitation du Gouvernement, et de critiquer l'ébauche du projet de loi soumis au Parlement. A cause de ces critiques, leurs noms furent rayés de la liste des personnes jugées capables d'appliquer la loi. Ils étaient venus en qualité de délégués. Ils apportaient des vœux que l'association des commerçants de grain avait adoptés à l'unanimité

des voix, ou peu s'en faut—il n'y avait eu que deux voix discordantes. Ils ne s'attendaient pas que leur démarche leur attirerait des déceptions ou un châtiment. Il me semble donc qu'on devrait fournir aux cercles commerciaux de Montréal des explications sur ces nominations.

Loin de moi l'intention de laisser entendre un seul instant que les élus n'étaient pas aptes à s'acquitter de leurs fonctions. MM. Crane, McFee et Norris sont des hommes de valeur ; personne ne le conteste. Cependant, ils ne sont pas plus dignes de remplir ces fonctions que les personnes désignées par le Board of Trade et l'association des commerçants de grain. Aussi, les citoyens de Montréal ne comprennent pas pourquoi le Gouvernement a établi une distinction et a biffé quelques-uns des noms proposés. A Toronto, je le répète, les dix personnes désignées ont été acceptées et, à Winnipeg, les noms proposés ont été favorablement acueillis. Quelqu'un me disait aujourd'hui que, lorsque les citoyens d'Hamilton ont proposé des noms, ces derniers ont été acceptés . Nous voudrions savoir pourquoi, dans cette circonstance, on a traité d'aussi bizarre façon les citoyens de Montréal.

Sir WILFRID LAURIER : Rien ne s'oppose au dépôt des documents relatifs à cet incident. Ils seront sous peu communiqués à la Chambre, car ils se trouvent déjà au ministère du Commerce, si je ne me trompe. Toutefois, je ferai observer que le Gouvernement ne peut pas admettre l'interprétation que l'honorable député donne à la loi qu'il a citée. L'article 32 de cette loi est ainsi conçu :

32. Le Gouverneur en conseil sur la proposition des Boards of Trade de Toronto et de Montréal respectivement, peut nommer pour toute division ou tout district de l'Est un bureau d'experts en grains composé du nombre de personnes habiles et compétentes qu'il juge nécessaire ou utile, et ce bureau devient dès lors revêtu des attributions. . .

. . .et ainsi de suite. Si j'ai bien compris, mon honorable ami a dit que le Gouvernement était obligé d'accepter les candidats présentés par le Board of Trade. Je proteste sans tarder contre cette interprétation. Il est impossible d'admettre que le Gouvernement se contentera de jouer le rôle de secrétaire du " Board of Trade ". Lorsque celui-ci leur propose des noms, les autorités fédérales sont tenues de s'enquérir des aptitudes des personnes désignées qu'elles accepteraient naturellement, à moins d'avoir des raisons d'en agir autrement. En tout cas, c'est le sens que nous donnons à la loi, et je crois que le Parlement acceptera cette interprétation. Dans l'espèce, les personnes proposées par la chambre de commerce de Toronto furent acceptées sans difficulté, ainsi que celles désignées par la chambre de commerce de Winnipeg. Mais on souleva des objections à l'égard des personnes désignées par le " Board of Trade " de Montréal. Je ne veux pas dire que la radiation du nom de MM. Carruthers et Metcalfe doive être interprétée contre eux. Il ne serait pas juste de le supposer ou de le croire. Cependant, le ministre du Commerce m'apprend qu'ils ont été écartés pour de bonnes et valables raisons que dévoileront les documents mêmes qui seront déposés sur le bureau de la Chambre.

COMPARTIMENTS FROIDS A BORD DES STEAMERS—DONNEES THERMOGRAPHIQUES.

M. HENDERSON (Halton) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toutes les données thermographiques recueillies à bord des steamers transatlantiques au cours de l'année civile 1903, et faisant connaître (1) le nom du steamer; (2) la date de l'installation de l'appareil (3) la date à laquelle le steamer a fait rapport; (4) si le compartiment était (a) à air froid, (b) à air frais, (c) à ventilation mécanique, (d) à ventilation ordinaire, ou si les données ont été prises sur le pont ou autre endroit où la température naturelle pouvait être enregistrée à l'abri des rayons du soleil; (5) dans quelle partie du compartiment l'appareil thermographique était placé.

Sir WILFRID LAURIER : Rien ne s'oppose à l'adoption de cette motion, mais je crois bien que la préparation de ce relevé sera très longue.

M. HENDERSON : Ces renseignements ont été demandés l'an dernier et nous les avons obtenus. Mais les documents ne se trouvent plus entre les mains du dépositaire des dossiers et des archives. Les députés ne peuvent pas se les procurer. Je suis porté à croire que le tout se trouve au ministère de l'Agriculture.

(La motion est adoptée.)

FRET ET FRAIS D'ENTREPOSAGE—GARDE DE L'INTERCOLONIAL A SYDNEY.

M. A. MARTIN (Queen) : Je demande le dépôt d'un

Etat détaillé de toutes les sommes perçues pour transport à la station de Sydney, sur l'Intercolonial, en 1900, 1901, 1902, 1903 et 1904, les noms des expéditeurs et des consignataires, la description des marchandises, le lieu de provenance, le poids de chaque colis et le montant reçu pour emmagasinage, et de qui. Aussi, état faisant connaître en vertu de quelle autorité les droits d'emmagasinage ont été perçus, leur taux et par qui ils ont été fixés, et aussi toutes les remises faites pour transport, et à qui payées.

Sir WILFRID LAURIER : Le ministère des Chemins de fer et des Canaux m'apprend qu'il n'est pas d'usage de fournir des renseignements de cette nature. Ils ont trait aux affaires des particuliers. On me dit de plus qu'il faudrait une année presque entière

pour préparer un pareil état. Je conseille à mon honorable ami de laisser sa motion en suspens et d'avoir un entretien avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux. Celui-ci pourra peut-être fournir les renseignements que l'honorable député désire.

M. A. MARTIN : Si j'ai demandé le dépôt de cet état, c'est parce que j'ai reçu des lettres de certaines personnes qui se plaignent que les prix de transport et d'entreposage ne sont pas uniformes, les unes payant plus que les autres. Je ne connais pas l'autre manière d'obtenir des éclaircissements. Si ce relevé doit être trop volumineux, on pourrait peut-être remédier à cet inconvénient en ne le préparant que pour une année.

Sir WILFRID LAURIER : Si mon honorable ami avait un entretien avec le ministre des Chemins de fer et des Canaux, il pourrait peut-être s'entendre avec lui sur la rédaction de la motion.

(Sur la motion de M. Clements, la queston est renvoyée à une séance ultérieure.)

FRONTIERE DU MANITOBA.

M. W. J. ROCHE (Marquette) : Je demande le dépôt d'une

Copie de toutes pétitions, mémoires et résolutions de l'Assemblée législative du Manitoba et de l'exécutif de cette province, et de toute correspondance relative à l'extension des limites du Manitoba vers l'ouest ou le nord.

Sir WILFRID LAURIER : Je demanderai à mon honorable ami de ne pas présenter cette motion aujourd'hui. La correspondance n'est pas encore complète, mais elle pourrait l'être lundi prochain. Laissons la motion en suspens.

M. W. F. MACLEAN : Si, dans l'intervalle, il y a un nouvel échange de correspondance, les documents nouveaux seront-ils compris dans le rapport ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. HAGGART : Je suppose que les documents seront déposés avant le débat sur les bills d'autonomie ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois aucun rapport entre ces bills et la question des frontières du Manitoba. Notre intention est de compléter la correspondance aussitôt que possible, cette semaine probablement.

M. W. F. MACLEAN : N'est-il pas vrai que la province du Manitoba a demandé une partie du territoire de la nouvelle province de la Saskatchewan ?

Sir WILFRID LAURIER : Oui.

M. W. F. MACLEAN : Je crois donc que les deux questions ont des rapports entre elles.

Sir WILFRID LAURIER : Je ne le pense pas, car la législature des territoires du Nord-Ouest a adopté une résolution s'opposant à cette cession d'une partie de son territoire.

M. W. J. ROCHE : Elle a également adopté une résolution permettant d'annexer une partie de ce territoire à la province du Manitoba.

Sir WILFRID LAURIER : En effet, et je puis dire à mon honorable ami que cette partie du territoire n'est pas comprise dans les frontières que le projet assigne à la Saskatchewan.

M. HAGGART : L'honorable premier ministre a lui-même soulevé cette question dans son discours lorsqu'il a présenté le bill d'autonomie.

Sir WILFRID LAURIER : Certainement, j'ai profité de la circonstance pour déclarer que nous ne pouvions pas nous rendre au désir de la province du Manitoba, parce que celle-ci demandait une partie du territoire soumis à la juridiction de la législature du Nord-Ouest qui avait refusé de s'en dessaisir. J'ai déclaré en même temps qu'il y avait au nord des lacs Winnipegosis et Manitoba un territoire que la législature ne refusait pas de céder au Manitoba. Cependant, nous avons réservé cette partie-là; elle n'est pas enclavé dans les frontières de la nouvelle province. Par conséquent, il n'y a aucun rapport entre les deux questions.

M. W. F. MACLEAN : Je soustiens que le Manitoba est intéressé dans les territoires qui se trouvent à l'ouest de cette province et qui ne sont pas érigés en provinces. Le Manitoba a constamment désiré en faire l'acquisition et je crois que le ministre de l'Intérieur a déclaré que cette province pouvait espérer englober un jour une partie du territoire de la Saskatchewan. Le Gouvernement doit avoir des correspondances à ce sujet et il devrait nous les communiquer en même temps que le nouveau bill.

ETABLISSEMENTS FRIGORIFIQUES POUR LA CONSERVATION DE LA BOITTE.

M. ALEXANDER MARTIN : Je demande le dépôt d'un

Etat faisant connaître le nombre et la situation, le coût et les recettes des établissements frigorifiques pour la conservation de la boitte, et d'une copie certifiée des rapports de tous ces établissements depuis 1900. Aussi, une liste des noms et des salaires de tous les surintendants, officiers et gardiens desdits établissements, et un état du nombre de livres des différentes espèces de poissons qui y sont emmagasinés, la quantité de boitte tirée de ces établissements par des pêcheurs pour leur usage, et les noms de ces pêcheurs. Aussi, tous renseignements de nature à faciliter une étude complète de la question des établissements frigorifiques subventionnés par l'Etat.

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je dois avertir l'honorable député (M. A. Martin) qu'il est impossible de déposer sur le bureau quelques-uns des documents qu'il demande. On m'apprend que les noms des pêcheurs ne sont pas connus. J'ignore ce que signifie la dernière partie de la motion. Le Gouvernement, cela va sans dire, ne refuse pas de déposer les documents qu'il pourra se procurer, mais il ne peut pas se rendre au désir exprimé par la dernière partie de la motion. Je conseille à l'honorable député de se rendre au ministère et d'indiquer quels documents il veut se procurer. Le ministère lui fournira une liste de ceux qui peuvent être déposés. Dans l'intervalle, laissons la motion en suspens.

MOTIONS ADOPTEES SANS DISCUSSION.

Copie du rapport de M. Matheson sur les fraudes présumées dans le paiement des primes de pêche.—M. Ganong.

Copie de toute correspondance, lettres, rapports, pétitions et mémoires en la possession du gouvernement ou de quelqu'un de ses membres ou officiers concernant l'emplacement et la construction d'une gare de chemin de fer à Grand-View, sur l'embranchement vers Murray-Harbour du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard.—M. A. Martin.

Etat indiquant le nombre de fonctionnaires, ingénieurs civils et autres personnes employés aux études et aux entreprises qui se rattachent au chemin de fer transcontinental, et dont la direction relève de l'autorité de la commission de construction dudit chemin de fer, le nom de chacune des personnes ci-dessus visées et le lieu de leur domicile à l'époque de leur nomination; la nature de l'emploi assigné à chacune desdites personnes, ainsi que le chiffre des appointements qui leur sont payés.—M. Gervais.

Etat indiquant le nombre de causes portées devant la cour de l'échiquier du Canada siégeant en cour d'amirauté, depuis la mise en vigueur de l'Acte d'amirauté de 1891, et, pour chaque district respectivement: (1) le nombre de causes instituées; (2a) le nombre de demandes interlocutoires et (b) de procès; (3) les sommes dont il s'est agi dans chaque cause.—M. A. H. Clarke.

LES ETIQUETTES DES UNIONS OUVRIERES.

La Chambre se forme de nouveau en comité pour délibérer le bill (n° 10) concernant les marques de travail.

Art. 7.

M. GUTHRIE : La dernière fois que le bill fut pris en délibération, le comité leva sa séance avant de s'être prononcé sur l'amendement proposé par mon honorable collègue de Saint-Jean-et-Iberville (M. L.-P. Demers), et portant que les mots : "investie de la personnalité civile", fussent ajoutés au paragraphe A de l'article 1er de la proposition de loi. Cette disposition du bill, je voudrais, avant qu'on la laisse définitivement de côté ou que l'on passe à l'étude de quelque autre article, la signaler particulièrement à l'attention du comité. Certains députés se sont fortement opposés à ce que le bill confère le droit d'enregistrer leurs étiquettes et leurs marques de travail à des unions ouvrières qui ne peuvent être traduites en justice ni en vertu du droit commun ou du droit coutumier, ni en vertu de la loi écrite ou de toute autre loi. L'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville a cité à l'appui de son argumentation la cause de la compagnie des toitures métalliques du Canada contre l'Union locale n° 30 de la fédération des ouvriers en plaques métalliques, association internationale, et autres, dont le compte rendu se trouve dans le cinquième volume des "Ontario Law Reports" 1903. Dans cette affaire, sir William Meredith, juge en chef, décida que l'union ne pouvait être traduite en justice sous son titre d'union locale n° 30 de la fédération des ouvriers en plaques métalliques. La cause fut portée devant la cour d'appel, qui l'entendit le 23 janvier dernier et décida, ainsi qu'il appert par le jugement consigné à la page 35 de l'"Ontario Weekly Reporter" du 7 février 1905, que si l'union ne pouvait pas être traduite en justice sous son titre d'union n° 30 de la fédération des ouvriers en plaques métalliques, il était cependant possible de l'atteindre dans la personne de ses représentants ; c'est-à-dire que l'on pouvait poursuivre en justice les membres du comité exécutif tant en leur nom qu'en celui de tous les membres de l'union. La décision rendue en cette matière par la cour d'appel d'Ontario est confirmée par le jugement rendu dans l'affaire de Taff Vale, jugement que l'honorable député de Nanaïmo (M. Smith) a invoqué lorsqu'il a formulé sa proposition, et dont le compte rendu se trouve dans le 1er volume des causes portées en cour d'appel (Appeal Cases) en 1901. Les membres du comité judiciaire du conseil privé qui rendirent jugement en cette cause émirent l'opinion que, enregistrée ou non, l'union pouvait être traduite en justice ; et je prétends que l'enregistrement qui se fait en Angleterre équivaut à l'institution civile que l'on accorde au Canada. Voici comment s'est exprimé lord Macnaghten en rendant son jugement :

Je suis persuadé qu'une union ouvrière, enregistrée ou non, peut être traduite en justice dans la personne de ses représentants, pourvu toutefois que les défenseurs occupent une situation telle qu'elle donne lieu de croire qu'ils représentent réellement l'association.

Certaine partie du jugement rendu dans la même cause par lord Lindley se lit comme suit :

Pour ma part, je ne doute aucunement que si, dans la cause actuelle, il n'était pas possible d'atteindre l'union en la désignant sous son titre enregistré, on pourrait traduire en justice certains de ses membres (son comité exécutif),

tant en leur propre nom qu'en celui de tous les autres membres de l'association, et que, en pareil cas, l'on pourrait obtenir un bref d'injonction et des dommages-intérêts.

D'où, je conclus que, enregistrée ou non, revêtue ou non de la personnalité civile, l'union est susceptible d'être traduite en justice en vertu du droit commun. Nulle association, union ou personne ne saurait se soustraire à la responsabilité pour la seule raison qu'elle n'a pas pris l'enregistrement ou qu'elle n'est pas civilement reconnue. La même observation s'applique à nombre d'autres associations. Prenons, par exemple, un club ordinaire, un club de hockey, de cricket, de sportmen, un club quelconque, enfin non enregistré et non autorisé, qui osera prétendre que le droit commun ne permet pas d'atteindre les membres de ce club au moyen d'une action ordinaire en réclamation de dommages-intérêts, ou d'une action résultant de quasi-délit ou de quelque obligation ? Tous sont assujettis à la loi commune, et il en sera de même des membres des unions ouvrières.

Je ferai observer que l'expression " union ouvrière " signifie, d'abord l'interprétation qui en est donné à l'article premier du bill, " toute association d'ouvriers ou d'ouvrières, ou d'ouvriers et d'ouvrières." Toute association de cette nature peut se composer de deux personnes ou plus; il suffit que ces personnes se lient entre elles par un engagement écrit ou verbal. Dans l'intérêt de la précision, je supposerai que l'association repose sur un engagement couché par écrit. Quelles sont les dispositions du bill à cet égard ? Elles portent qu'il sera loisible à l'association de désigner ses propres produits. Voilà tout. Les patrons ont leurs marques de commerce et leurs dessins enregistrés qu'ils mettent sur leurs marchandises. Ces marques et ces dessins leur appartiennent en propre ; mais les associations ouvrières ne réclament pas un tel privilège : elles demandent simplement qu'il leur soit permis de mettre une étiquette sur les articles fabriqués afin d'indiquer que ces articles ont été fabriqués par telle ou telle union ouvrière. L'étiquette ne saurait déprécier la marchandise, puisqu'elle n'y pourra être apposée sans le consentement du patron.

Je dois dire que le bill renferme un article qui me paraît quelque peu répréhensible. Je veux parler de l'article 10, celui-là même sur lequel l'honorable député de Lanarksud (M. Haggart) a appelé l'attention. Il est ainsi conçu :

Rien dans le présent acte n'autorise à intenter, prendre ou maintenir aucune poursuite, action, saisie, plaidoyer ou autre procédure contre une union ouvrière, si ce n'est pour les fins du présent acte.

Je considère que cet article ne vaut rien du tout. Il ne confère aucun pouvoir à l'union et ne permet pas aux particuliers de faire valoir leurs réclamations contre l'union. Le bill atteindrait le but que se propose ses auteurs si cet article en était éliminé. J'ai eu de nombreuses conversations avec les membres du congrès des métiers du Canada, et ils m'ont déclaré qu'ils seraient contents de voir disparaître cet article. En le faisant disparaître on enlève tout doute quant à leurs obligations et à leur responsabilité dans un procès.

Je considère cette question uniquement comme une pétition d'une classe nombreuse de notre population ouvrière, demandant de mettre une marque quelconque sur les articles qu'elle fabrique. Le premier but de ces ouvriers est certainement de mettre une marque distinctive sur les produits de leurs industries, et leur second, est d'empêcher qu'on ne mette sur les marchandises des étiquettes frauduleuses propres à tromper le public et les ouvriers eux-mêmes, en leur faisant croire que ces articles ont été confectionnés selon ce qu'on est convenu d'appeler les règles de l'union.

Il y a des gens qui ne veulent acheter que des produits de la main-d'œuvre syndiquée, et en cela ils sont parfaitement dans leur droit. L'étiquette de l'union leur permet de se protéger dans leurs achats. L'association des industriels canadiens dit, dans un mémoire qui a sans doute été distribué à tous les membres de cette Chambre, qu'il n'y a pas de fausses étiquettes, mais cette prétention est erronée, car il y en a sur certaines marchandises. J'ignore qui les mets, mais j'ai vu bien souvent des étiquettes enlevées de certains articles et apposées sur d'autres pour faire croire au public que ces articles étaient fabriqués par des ouvriers appartenant aux unions, dans le but évident de les faire mieux voir des acheteurs.

Je maintiens, Monsieur l'Orateur, que dans la délibération de ce bill nous n'avons pas à nous occuper de la question de la personnalité civile. Il existe un acte du Parlement, chapitre 131 des statuts revisés du Canada, connu sous le nom de " loi concernant les unions ouvrières ", qui statue sur l'enregistrement des unions. Certaines unions se sont conformées à cette loi et ont obtenu l'enregistrement, mais cette loi est tout à fait étrangère à la question qui nous occupe en ce moment ; elle a été votée pour légaliser certains compromis ou arrangements passés entre patrons et ouvriers, compromis au arrangements qui, sans cette loi, auraient pu être considérés comme étant contraires à l'ordre public et partant, nuls aux yeux de la loi. C'est pour parer à cette lacune que nous avons voté la loi concernant les unions ouvrières, mais l'enregistrement qu'elle impose aux unions est absolument étrangère à la question soulevée par ce bill, et que nous discutons en ce moment. La loi concernant les unions ouvrières a trait à l'administration des fonds d'une union, aux propriétés qu'elle pourra posséder, aux poursuites qui pourront être intentées contre elle, quant à ces propriétés, mais elle ne contient rien qui ressemble aux obligations que l'honorable député de Saint-Jean-et-Iberville

(M. Demers) voudrait imposer aux unions par son amendement ; et pour ma part, je considère que les dispositions contenues dans cet amendement sont parfaitement inutiles.

Aucune loi n'exige que ces unions obtiennent la personnalité civile, et les unions ne la demandent pas. Dans l'état actuel, elles sont justiciables des tribunaux, et pourquoi, alors, ne pas leur accorder la chose bien simple qu'elles demandent—le droit de mettre, sur les articles qu'elles produisent, une étiquette qui ne pourra être apposée que du consentement des ouvriers. Je suis de tout cœur en faveur de ce projet de loi ; je considère qu'il devrait être adopté sans amendement, et qu'on ne devrait pas y attacher l'obligation, pour les unions, d'obtenir l'enregistrement ou la personnalité civile. Cette condition est inutile et ne servirait qu'à rendre la loi plus compliquée et d'une application plus coûteuse.

M. ALEX. JOHNSON : Il y a un point sur lequel je désire appeler l'attention de l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Guthrie). Il dit que les unions ouvrières n'ont pas la personnalité civile et ne la demandent pas. J'aimerais savoir à quelles unions ouvrières il fait allusion. Parle-t-il du Canada, en général, ou d'une province en particulier ?

M. GUTHRIE : Je ne connais aucune union ayant le personnalité civile et employant des étiquettes. Je n'en connais même pas qui aient fait plus qu'obtenir l'enregistrement en vertu de la loi concernant les unions ouvrières.

M. ALEX. JOHNSON : Je fais cette remarque pour rappeler à mon honorable ami que dans la province de la Nouvelle-Ecosse nous avons une union ouvrière qui existe depuis nombre d'années et qui a un passé plus enviable que celui de toutes les unions ouvrières du Canada, soit dit sans vouloir en déprécier aucune. Je veux parler de l'association provinciale des ouvriers, dont font partie presque tous les mineurs employés dans les houillères de la Nouvelle-Ecosse, et un grand nombre d'autres. Cette union a obtenu la personnalité civile il y a longtemps, et j'ajouterai même que les différentes loges qu'elle possède dans toutes les parties de la province sont aussi des personnes civiles, en conformité des lois de la Nouvelle-Ecosse. Voilà quelle est, dans cette province que je connais mieux que les autres, la situation concernant les unions ouvrières.

M. FITZPATRICK : A titre de renseignement, j'aimerais à demander la signification du paragraphe (c). Il y est dit :

L'expression " ministre " signifie le ministre de l'Agriculture.

Que signifie le reste de la phrase :

. . .et ne comprend pas le sous-ministre de l'Agriculture, si ce dernier n'est pas expressément mentionné.

Pourquoi a-t-on ajouté ce membre de phrase ?

M. RALPH SMITH : Je n'en vois pas la raison. J'ai moi-même relu ce paragraphe, et je crois que ces mots pourraient être retranchés.

M. FITZPATRICK : Je crois que ce serait préférable.

M. le PRESIDENT : M. Demers (Saint-Jean-et-Iberville) propose d'ajouter au paragraphe (a) de l'article premier, les mots " investie de la personnalité civile ". Alors ce paragraphe se lirait comme suit :

L'expression " union ouvrière " signifie toute association d'ouvriers ou d'ouvrières, ou d'ouvriers et ouvrières, investie de la personnalité civile.

M. ARMSTRONG : L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) nous a laissé entendre que dans l'état actuel, les unions ouvrières sont justifiables des tribunaux. Alors quelle objection peut-on avoir à ce qu'elles acquèrent le personnalité civile ?

M. GUTHRIE : La seule objection est que cela cause des ennuis et des dépenses, et que les unions ne le demandent pas. Si elles sont justifiables des tribunaux, comme je le prétends, il est inutile de les obliger à obtenir la personnalité civile. Elles peuvent être poursuivies, leurs biens peuvent être saisis et vendus ; dans la cause bien connue de Krug, contre le comité de l'union ouvrière de Berlin, un bref d'injonction a été accordé contre le défendeur. Je maintiens que toutes les associations sont justiciables des tribunaux, qu'elles soient enregistrées ou civilement constituées, ou non.

M. RALPH SMITH : Je n'ai pas le moindre doute que les esprits ont été indisposés contre le bill par une remarque de l'honorable ministre de la Justice pendant que nous étions à considérer le bill en comité. A la page 741 des " Débats ", en réponse à une question de l'honorable député de Toronto-centre, le ministre a dit :

Je dois avouer que j'ai lu ce bill un peu à la hâte, et je serais très heureux si son auteur pouvait me signaler une loi semblable dans un autre pays. Pour ma part, je n'en connais pas, et il y a certains articles de ce bill que je serai obligé de combattre lorsqu'il viendra en discussion.

Or, Monsieur l'Orateur, lorsque le bill est venu devant la Chambre pour être discuté en deuxième lecture, j'ai déclaré que quarante et un états de l'union américaine avaient adopté des lois sur cette question. Je n'ai pas fait cette assertion sans savoir qu'elle était fondée. Je me suis donné la peine de faire des recherches, et j'ai préparé une liste de toutes ces lois, car je comprends l'importance qu'il y a de pouvoir appuyer ce projet sur des précédents. Je constate que ma première affirmation est exacte. L'honorable ministre de la Justice pourra, quand il le voudra, prendre connaissance de ces lois,

dont j'ai ici des copies sur mon pupitre. Il y en a qui datent de 1888, qui sont encore en vigueur aujourd'hui et qui sont basées sur le même principe que le présent bill. Un autre point à considérer, c'est que dans aucun des états où ces lois existent, on n'oblige les unions ouvrières à acquérir la personnalité civile. Il n'en est pas question, et dans quelques-unes, il y a même une disposition spéciale disant que cette formalité n'est pas nécessaire. Cette conviction dans laquelle on était qu'il n'existait pas de loi semblable dans aucun autre pays, était certainement de nature à nuire à l'adoption du bill, mais on était dans une grande erreur, comme je viens de le démontrer. J'ai ici une liste de lois semblables, dans les états d'Alabama, Californie, Arizona, Colorado, Kentucky, Delaware, Iowa, Kansas, Floride, Georgie, Idaho, Illinois, Indiana, Louisiane, Maine, Maryland, Michigan, Massachusetts, Connecticut, Minnesota, Missouri, Montana, Nébraska, New-Hampshire, New-Jersey, New-York, Ohio, Oklahoma, Orégon, Pennsylvanie, Rhode-Island, Dakota-sud, Tennessee, Texas, Virginie, Washington, Virginie occidentale, Wisconsin. Ces lois sont toutes en vigueur et contiennent des dispositions similaires à celles que nous voulons faire adopter par ce bill, et dans aucune de ces lois on ne trouvera une stipulation obligeant les unions ouvrières à obtenir la personnalité civile.

J'ai tenu à faire cette exposition, sachant que plusieurs députés et l'honorable ministre de la Justice attachaient beaucoup d'importance à la question de savoir si des lois semblables à celle que nous demandons existaient ailleurs.

M. LANCASTER : L'honorable député est-il bien certain que les unions, dans les états qu'il vient de nommer, ne sont pas tenues d'obtenir l'autorisation en conformité des lois de l'état ?

M. RALPH SMITH : Il y a dans mon bill une disposition spéciale disant qu'il s'appliquera aux unions n'ayant pas la personnalité civile. J'ai beaucoup étudié cette question et je l'ai soumise à ceux que cette proposition de loi intéresse. Ils me demandent de ne pas appuyer cet amendement ; ils ne voient pas pourquoi ils ne pourraient pas faire enregistrer une étiquette sans être obligés de se former en une société investie de la personnalité civile. Je suis donc obligé de repousser l'amendement.

M. HAGGART : J'ai suivi avec beaucoup d'attention les remarques des honorables députés de la droite.

Il est vrai que je n'ai pas donné une grande attention à ce bill, mais son but me paraît être évidemment de donner la personnalité civile à un groupe d'hommes pour une fin déterminée : pour la seule fin d'avoir une étiquette. L'honorable député déclare qu'à tout événement ils sont responsables en vertu de la loi commune. C'est le cas. Si

ving-cinq ou trente individus sont propriétaires d'un journal politique publié dans un centre rural et ne jugent pas à propos de solliciter l'autorisation, ils sont tous responsables envers toute personne qui a quelque raison de les poursuivre ; mais comment allez-vous pouvoir poursuivre chacun des cinq ou six cents membres qui composent une union ou association ouvrière?

M. RALPH SMITH : Exercez l'action contre les membres du bureau.

M. HAGGART : Vous ne pouvez pas intenter l'action contre les membres du bureau.

M. RALPH SMITH : On l'a fait à maintes reprises.

M. HAGGART : Si c'est par crainte de la dépense que l'on ne veut pas se faire conférer la personnalité civile, pourquoi, au moins, ne pas prendre enregistrement ? la dépense ne serait que de deux ou de cinq dollars. Je ne sais pas exactement qu'elle est la fin de ce bill ; mais nous reconnaissons tous que, s'il y a quelque avantage assuré par la possession de l'étiquette de l'union, il n'est que juste que ses possesseurs jouissent de cet avantage ; d'un autre côté, nous ne sommes pas disposés à les laisser jouir de cet avantage s'il n'est pas possible de les faire comparaître en justice. L'article 10 du bill prescrit que rien dans le présent acte n'autorise qui que ce soit à intenter aucune action contre une union ouvrière, si ce n'est pour les fins du présent acte.

M. RALPH SMITH : Nous sommes prêts à biffer cet article.

M. HAGGART : Il se peut, comme le déclare l'honorable député, qu'il existe une loi de cette nature dans trente des états de la république américaine ; mais qu'il en soit certain, il existe dans ces états quelque système simple de déclaration ou d'investiture de la personnalité civile, qui permet de rendre ces unions responsables. Ce me paraît être une anomalie que de conférer la personnalité civile à une union pour une fin seulement, celle de posséder et d'appliquer une étiquette. C'est là l'objection que j'ai au bill. Je ne m'oppose pas du tout à ce que les membres des unions ouvrières tirent avantage de leur habileté et signalent leurs produits au public en y apposant une étiquette ; mais qu'elles soient responsables comme toutes les autres associations.

M. FITZPATRICK : Lorsque ce bill fut discuté précédemment, je confessai mon ignorance à l'égard de toute loi semblable qui pourrait avoir été édictée en aucune autre partie du monde. Je sais bien que l'auteur du présent bill nous a déclaré que dans trente et un états de la république américaine il existait des lois semblables, et qu'il en existait une également en Angleterre. Je ne saurais prétendre être au courant des lois des divers états de l'Union ;

mais comme ces déclarations me surprenaient quelque peu, je le priai de vouloir bien me donner les noms des états jouissant de lois semblables. Il n'en a rien fait ; mais je vois dans un rapport du bureau du Travail de Washington l'énumération des lois ouvrières des divers états. Je n'ai pas étudié ces lois attentivement ; mais mon impression, qui est confirmée par le coup d'œil que j'ai jeté sur le livre même que mon honorable ami m'a envoyé, c'est que, dans tous ces états, la déclaration est de rigueur. L'honorable député déclare qu'une union peut être poursuivie par l'entremise de n'importe lequel de ses membres. Il n'ignore pourtant pas que nul ne peut ester en justice au nom d'autrui dans aucune province régie par le code civil et que, de plus, dans aucun pays, on ne saurait poursuivre quelqu'un au criminel comme représentant d'autrui. Dès qu'on est passible d'une peine, on ne saurait être poursuivi pour autrui ; ce serait le renversement du principe le plus élémentaire de la loi criminelle. Il me semblait qu'il avait été entendu lorsque cette question fut débattue, la dernière fois, que le bill devrait être applicable à toutes les associations et unions jouissant de la personnalité civile ; et il me semblait qu'on l'avait réservé, afin de me permettre de modifier ces articles qu'il était nécessaire de modifier pour que le bill ne s'appliquât qu'à ces associations. On a déclaré qu'il n'y avait pas d'union jouissant de la personnalité civile ; mais je sais que l'union des débardeurs de Québec est constituée en personne civile.

M. DUNCAN ROSS : Est-ce que la loi de l'Indiana ne mentionne nettement les unions, qu'elles jouissent ou non de la personnalité civile?

M. FITZPATRICK : Je n'ai rien relevé de tel ; mais je trouve un paragraphe exigeant qu'il soit produit une déclaration entre les mains du secrétaire d'Etat, et exigeant que les personnes désireuses de prendre enregistrement donnent le nom de l'union et celui de son principal fonctionnaire. On voit à protéger ceux qui peuvent souffrir par suite de cette législation. Si je ne me trompe, la proposition de loi en discussion ne contient aucune disposition de cette nature.

M. GUTHRIE : Je soutiens que le bill protège suffisamment les citoyens.

M. HAGGART : Quel est le sens du mot " compagnie " ?

M. GUTHRIE : Association volontaire. La loi de l'état de New-York n'impose aucunement l'obligation d'acquérir la personnalité civile. Elle déclare qu'une union ou association d'employés peut adopter une étiquette quelconque pour désigner les produits quelle fabrique. Elle ne parle pas d'inscription. La loi du Kansas est très semblable ; elle ne dit rien de l'inscription ni de l'acquisition de la personnalité civile. Elle prescrit que dans tous les cas où une association ou union ouvrière aura adopté pour sa protection une étiquette ou marque de travail annonçant que les marchandises auxquelles ces étiquettes sont apposées ont été fabriquées par les membres de cette union, il sera interdit à toute compagnie de contrefaire ou d'imiter ces étiquettes ou marques de travail. On n'y trouve aucune mention de l'acquisition de la personnalité civile ni de l'enregistrement.

M. LANCASTER : N'est-il pas vrai que dans cet état même aucune association n'a d'exigence légale à moins d'avoir été enregistrée ?

M. GUTHRIE : Je me suis enquis de cette question-là même et je n'ai pu trouver aucun texte forçant une union ou association à la déclaration.

M. DUNCAN ROSS : Permettez-moi de vous lire la loi de l'Indiana :

L'étiquette, la bande, la marque, le nom, l'empreinte, l'étampe ou le moyen employés ou destinés à être employés par une union ou association d'ouvriers ou d'ouvrières ou mixte, qu'elle ait acquis ou non la personnalité civile, pour désigner les effets ou marchandises qui sont les produits du travail des membres de cette union ou association, pourront être déposés de la manière prescrite par le présent acte et jouir de la protection assurée par icelui.

L'amendement est adopté.

Les articles 7, 8 et 9 sont adoptés.

L'article 10 est rayé.

Les articles 11 et 12 sont adoptés.

Art. 13 : L'étiquette ne devra pas être apposée sans le consentement du propriétaire des marchandises.

M. HYMAN : Je propose que l'article soit modifié par l'insertion des mots " par écrit " à la suite du mot " consentement," dans la quatrième ligne.

(L'article ainsi modifié est adopté.)

M. FITZPATRICK : En vue simplement de fixer mes idées, je prierai l'auteur du projet de loi de me dire ce que signifie l'article 6.

M. RALPH SMITH : Lorsque le texte primitif du projet de loi me fut remis entre les mains, cet article n'était pas rédigé. J'expliquai aux ouvriers qui demandaient l'adoption d'une telle loi, qu'il pourrait arriver qu'une union, après s'être entendue avec une compagnie au sujet de l'emploi d'une certaine étiquette, eût ensuite maille à partir avec cette compagnie, et que celle-ci se trouvât avoir sur les bras de grandes quantités de marchandises marquées de cette étiquette. Le fabricant pourrait dès lors se trouver hors d'état de vendre ces marchandises, à moins que cette disposition ne fût insérée pour sa protection. Grâce à cette disposition, son commerce ne saurait être gêné de ce fait.

M. FITZPATRICK : Je suppose le cas d'une entente entre les ouvriers et le fabricant, en vertu de laquelle celui-ci, en considération du privilège qui lui aurait été accorde de se servir de leur étiquette, assurerait aux ouvriers des salaires plus élevés ou moins d'heure de travail par jour ; si plus tard le droit de se servir de l'étiquette était enlevé au fabricant, celui-ci n'en resterait pas moins obligé de payer ces salaires surélevés ou de se contenter d'un moins grand nombre d'heures de travail par jour.

M. RALPH SMITH : C'est un contrat volontaire que le fabricant conclut avec l'union ouvrière dans ces circonstance, et c'est à lui de se protéger par le contrat.

(Le comité fait rapport du bill.)

M. L'ORATEUR : Quand ce bill sera-t-il présenté pour la troisième lecture ?

Quelques députés : Qu'il soit lu tout de suite.

Quelques députés : A la prochaine séance de la Chambre.

M. LENNOX : Il ne peut être admis maintenant à la troisième lecture.

M. RALPH SMITH : L'honorable député (M. Lennox) y a-t-il quelque objection ?

M. LENNOX : Oui, certes.

M. RALPH SMITH : Quelle est-elle ?

M. L'ORATEUR : Si l'on a quelque objection, le bill ne saurait être admis à la troisième lecture.

M. HAGGART : La discussion en comité est-elle une étape distincte, ou n'en forme-t-elle qu'une seule avec la troisième lecture ?

L'honorable M. PETER WHITE : Bien entendu, Monsieur l'Orateur, je ne m'élève aucunement contre votre décision ; mais je ferai observer à la Chambre que, si elle le juge à propos, un bill peut être admis à la troisième lecture le même jour qu'il est délibéré en comité général. Le bill pourrait être admis à la troisième lecture aujourd'hui même si la Chambre le désirait.

M. W. F. MACLEAN : Il n'est pas nécessaire que le consentement de la Chambre soit unanime ?

M. WHITE : C'est là la question.

Sir WILFRID LAURIER : La règle, c'est qu'un bill ne saurait franchir deux étapes le même jour, si ce n'est du consentement unanime de la Chambre. Mais la discussion du comité ne forme pas à elle seule une étape.

M. WHITE . Ce que je veux dire, c'est qu'un bill doit subir trois lectures en trois jours différents. Mais, une fois le bill adopté en comité, il peut être admis sur-le-champ à la troisième lecture, si la Chambre le juge à propos. C'est-à-dire que cette troisième lecture peut avoir lieu, quand même un député s'y oppose.

M. LENNOX : Mais il est toujours permis à un député de s'y opposer et de demander le vote.

M. L'ORATEUR : Il sera peut-être mieux de régler la question de cette manière.

M. RALPH SMITH : Je propose que ce bill soit admis à la troisième lecture.

(La motion est adoptée, le bill est lu une troisième fois et adopté.)

MODIFICATION DE L'ACTE DES CHEMINS DE FER.

La Chambre se forme en comité pour examiner le bill (n° 2) tendant à modifier l'acte des chemins de fer de 1903.—(M. Lancaster.)

Article 1er :

1. L'article 227 de l'Acte des Chemins de fer, 1903, est modifié par le retranchement du mot " ou ", à la troisième ligne, et la substitution du mot " et ", ainsi que par l'addition des mots suivants après le mot " propos ", qui termine l'article: " mais dans pareille partie d'une citée, d'une ville ou d'un village, où un chemin de fer traverse une voie publique au niveau des rails, jamais la vitesse n'excèdera dix milles à l'heure, à moins que la compagnie, au moyen d'un gardien ou de barrières, à l'endroit du croisement, ne protège contre l'approche des trains quiconque se sert de la voie publique ".

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : La dernière fois que ce bill est venu en discussion, il fut, à ma demande, renvoyé au comité des chemins de fer. On m'informe qu'il y a été examiné, et que le comité s'est prononcé contre. Je ne vois pas que la Chambre puisse faire autre chose que d'appuyer le comité.

M. E. A. LANCASTER (Lincoln-et-Niagara) : Je ne crois pas que la Chambre soit obligée d'appuyer le comité, surtout si celui-ci ne s'est pas montré parfaitement juste dans la circonstance. Je ferai observer, en premier lieu, que le bill n'a pas été renvoyé au comité des chemins de fer du consentement unanime de la Chambre. Plusieurs membres de la gauche protestèrent, et protestèrent à bon droit, je pense, que des mesures visant à modifier la législation du pays devraient être discutées dans la Chambre. C'est la règle que l'on applique chaque fois qu'il s'agit de bills du Gouvernement, de bills présentés par des amis du Gouvernement, ou de bills que les ministres approuvent. Prenez, par exemple, le bill qui vient d'être renvoyé à un comité. Ce bill a trait à des questions relevant du ministère de l'Agriculture, mais personne n'a proposé de le soumettre à l'examen des fonctionnaires de ce département. Et on a eu raison. Le bill doit être débattu par la Chambre. Je ferai observer que la Chambre n'a jamais discuté le présent bill dans son principe. Lors de la session dernière, elle s'occupa

d'un projet de loi quelque peu similaire, mais moins acceptable dans l'opinion des gens de chemins de fer et de leurs amis. Le présent bill n'a pas été discuté ici ; mais, contre le gré de ses auteurs, il a été renvoyé au comité des chemins de fer. Et c'est là qu'on s'en est occupé de la manière que là prévoyaient les protestataires, c'est-à-dire très brièvement et négligemment. Je me fais fort de démontrer au ministre qu'il n'y a pas lieu d'avoir pour ce comité des chemins de fer tout le respect qu'il professe, quand il s'agit d'un bill d'intérêt public comme celui-ci. En premier lieu, bien que l'avocat des chemins de fer ait reconnu que la loi devrait être modifiée, le comité des chemins de fer ne l'a pas modifiée. M. Chrysler, qui nous a tenu trois semaines à l'attendre avant de venir exposer au comité ses objections à l'adoption du bill, a reconnu, comme on le demande dans la première partie, que le mot " ou " devrait être rayé et remplacé par le mot " et ". Pourtant, le comité des chemins de fer n'en a rien fait. Il s'est conformé à ce qu'il pensait être, j'imagine, le désir du Gouvernement, et il a conseillé de rejeter le bill. Le Gouvernement avait renvoyé le bill au comité,et celui-ci,sans doute, s'est dit qu'on le lui soumettait dans ce but. Je ne fais qu'exprimer l'avis des honorables députés qui ont assisté aux séances de ce comité quand j'affirme que l'avocat des chemins de fer n'a présenté qu'un plaidoyer très faible à l'appui de la prétention des compagnies et à l'encontre des droits du public, et qu'il fut obligé d'admettre que, dans la rédaction de l'article, le mot " et " devrait être substitué au mot " ou ". Voici comment les choses se sont passées. L'acte prescrit que la voie sera clôturée ou protégée. Tout le monde sait qu'elle devrait être à la fois clôturée et protégée ; car la cour suprême a décidé—comme mes honorables collègues l'ont entendu dire assez souvent—,que les clôtures dont il est ici question sont celles qui séparent la voie des propriétés avoisinantes, et qu'elles n'ont aucun rapport avec le chemin public. L'article en question a pour but de sauvegarder les droits des voyageurs sur le chemin public—si toutefois ce terme de " voyageurs " est ici le mot propre pour désigner les gens qui, dans le cours ordinaire des choses et dans l'exercice de leurs droits incontestables, utilisent la voie publique. Les clôtures mentionnées dans l'article n'ont aucune utilité pour cet objet. Elles peuvent tout au plus empêcher les bestiaux des propriétaires avoisinants de s'aventurer sur la voie ferrée. L'avocat des chemins de fer dut reconnaître franchement—si toutefois on peut appeler franc aveu celui qu'on arrache de force à son adversaire—dut reconnaître, dis-je, qu'il fallait changer la loi, qu'il n'était nullement question là du clôturage de la voie publique et que, même dans le cas où la commission des chemins de fer émettrait une ordonnance pour la protection de la voie publique, les compagnies pourraient l'éluder, puisqu'elles étaient tenues de clôturer la voie " ou " d'en défendre l'accès, non pas de la clôturer " et " d'en défendre l'accès. Les compagnies sont tenues de construire des clôtures pour la protection des propriétés avoisinantes, et ensuite de protéger la voie publique de la manière que l'ordonne la commission des chemins de fer. J'espère qu'il ne nous faudra pas confondre les deux questions dont traite cet article. Nous devrions considérer séparément la première partie, rayer le mot " ou " et y substituer le mot " et ". Le ministre désire-t-il que j'aborde la discussion de l'autre point, ou consent-t-il à débattre sur-le-champ la première question que j'ai soulevée.

M. FITZPATRICK : Bien que je n'aie pas été présent à cette séance du comité, je crois que cette question y a été soulevée et discutée, mais j'aimerais que la décision du comité fût ratifiée par la Chambre.

M. LANCASTER : Voici ce qu'a fait le comité. Les intéressés prirent la parole les uns après les autres ; tous se firent entendre, et dans le cours de ses remarques, M. Chrysler fit cet aveu. Puis, le président du comité des chemins de fer proposa de discuter d'abord la dernière partie du bill. Il finit par mettre aux voix le préambule ; quelques-uns d'entre nous se déclarèrent favorables à son adoption et d'autres, défavorables ; et le président de la commission, jugeant que les voix négatives étaient en plus grand nombre que les voix affimatives décida, le comité consulté, que le préambule était rejeté. Je ne critique pas ce que le comité a fait, sur la question de substituer " et " à " ou ". Mais ce sur quoi j'insiste, c'est que les bills d'intérêt public devraient être débattus en cette Chambre et non pas renvoyés à ce comité qui n'est, comme je l'ai dit, qu'un simple cul-de-sac, un endroit où rien n'aboutit.

Le fait que la Chambre s'est formée en comité pour délibérer sur ce bill sans avis préalable dûment inscrit à l'ordre jour, confirme la prétention que les bills publics doivent être discutés dans cette Chambre seulement. Je ne veux pas, cependant, manquer de courtoisie envers l'honorable ministre de la Justice, mais je ne fais que répéter ce que j'ai dit dans le comité des chemins de fer. L'honorable ministre de la Justice semble croire que parce que le comité s'est prononcé contre le bill, cela suffit, et que nous devons ratifier ses conclusions. Mais je lui demanderai où cela va nous conduire ? La procédure parlementaire exige que les bills d'intérêt public concernant les lois du pays soient discutés d'abord en comité général. Or, à quoi sert-il d'ordonner le renvoi d'une proposition de loi de ce genre à un comité spécial, et d'attendre ici comme des momies que ce comité ait décidé, comme si nous n'avions aucun pouvoir. Nous n'aurions pas dû renvoyer ce bill devant le comité, mais nous avons cru qu'il y avait dans ce cas-ci une raison spéciale, vu que ce bill touchait

aux compagnies de chemins de fer et que nous croyions qu'elles avaient droit d'être entendues. Mais, maintenant que nous avons soumis le bill à l'examen du comité, on nous dit que nous sommes obligés d'adopter sans discussion le rapport qui nous est présenté. Je veux faire remarquer au ministre de la Justice que le comité des chemins de fer porte très peu d'attention aux bills d'intérêt public, parce que les membres de ce comité savent qu'un bill d'intérêt public n'est envoyé devant eux que pour être enterré. Dans le cas qui nous occupe, vingt-trois membres du comité des chemin de fer ont voté en faveur du bill et soixante et un ont voté contre, ce qui n'est pas la moitié du comité des chemins de fer, par le tiers de cette Chambre. Le ministre de la Justice dira peut-être : Pourquoi vingt-trois députés seulement ont-ils voté pour le bill ? Qu'il me permette de lui dire que deux fois ce nombre de députés ont voté contre le renvoi du bill devant le comité des chemins de fer, et ceux qui ont favorisé ce renvoi ne l'ont fait que pour se soustraire à la responsabilité de décider eux-mêmes.

Mais quelle est la portée de ce bill ? Ce bill modifie une loi publique. Le seul argument que l'avocat des compagnies de chemins de fer a apporté devant le comité contre le bill disait que le Parlement devrait juger chaque cas en particulier suivant son mérite, sa prétention étant qu'il n'y avait pas deux cas semblables. D'après lui, il faut traiter chaque passage à niveau à son mérite. A l'entendre, on aurait cru que ce bill s'appliquait à tous les passages à niveau dans le Canada ; tandis qu'en fait il ne s'applique qu'à quelques passages ici et là. Mais le secret de toute l'affaire est que la commission des chemins de fer est une véritable cour de justice et que lorsqu'elles ont à se plaindre d'un passage à niveau, si elles veulent se présenter devant la commission, les municipalités sont obligées de supporter des dépenses légales considérables. Les compagnies de chemin de fer savent fort bien que dans ces conditions, les municipalités porteront le moins de plaintes possible. Mais les avocats des compagnies de chemins de fer ont donné la véritable raison de l'opposition à mon bill lorsqu'ils ont dit qu'il était pernicieux, parce qu'il obligeait les compagnies à supporter les frais de cette protection, même si elle était nécessaire.

Pernicieux ! Je ne vois pas en quoi il peut être pernicieux de la part d'un membre de cette Chambre de prétendre qu'une compagnie de chemin de fer qui est la cause d'un danger qui n'existait pas avant que le chemin de fer fut construit, doit être tenue responsable de la dépense que nécessite l'éloignement de ce danger autant que possible. Voilà le raisonnement que nous entendons formuler au comité des chemins de fer. Aucun membre de cette Chambre n'oserait dire ici que cette législation est pernicieuse. Mais l'avocat des compagnies de chemin de fer qui se présente devant le

M. LANCASTER.

comité où nous sommes obligés d'aller discuter, malgré notre volonté, lorsque nous demandons un changement de la loi dans les intérêts du public, dit que cette législation est pernicieuse. Lorsque nous nous demandons en quoi elle est pernicieuse, il nous répond que c'est parce qu'elle entraîne des dépenses pour la compagnie. Il ne lui entre pas dans l'idée que les municipalités peuvent souffrir des dommages. Mon bill est limité aux passages à niveau ; il est limité aux cas où la voie du chemin de fer est une cause de danger. Les municipalités sont propriétaires de la grande route, la compagnie du chemin de fer n'est qu'un locataire payant loyer à la municipalité. A première vue, la municipalité est maîtresse de la voie publique; elle l'utilise pour des fins publiques. Mon bill, cependant, ne s'applique qu'aux cas dans lesquels un chemin de fer serait une cause réelle de danger ; les compagnies peuvent construire un pont ou un tunnel. Mais, comme cela entraînerait un surcroît de dépenses, elles disent que cette législation proposée par un honorable membre de cette Chambre dans le seul but de les forcer à faire disparaître le danger qu'elles créent, est une législation pernicieuse. On nous dit qu'il est pernicieux de prétendre qu'une compagnie de chemin de fer doit être tenue responsable des dangers qu'elle crée et qui n'existaient pas avant que sa ligne vint à traverser la localité.

On ne tient pas compte que, dans les intérêts de la colonisation, on permet aux chemins de fer de passer partout sans les astreindre à obtenir permission des municipalités pour croiser une grande route ; le pays comprend qu'il est dans son intérêt de laisser les chemins de fer croiser à niveau, ou à peu près, la voie publique ; mais cela n'empêche pas que ce soit aussi dans l'intérêt des compagnies de chemin de fer, car elles n'ont pas à construire de ponts ou de tunnels, et pour les favoriser davantage on a révoqué la loi qui existait depuis 1857 et qui leur défendait de faire marcher leurs trains à une vitesse plus grande que dix milles à l'heure aux croisements des routes, et cela afin de protéger la vie des citoyens.

Mais lorsqu'on présente au comité des chemins de fer une proposition dont le but est de mettre ce principe en vigueur, vu que les décisions de la cour suprême, dans ces cas-là, ne comptent pas, le ministre des Chemins de fer vient prétendre devant le comité que la loi que je propose n'est pas nécessaire ; il ne l'a pas dit en propres termes, mais toute son argumentation portait là. Il a prétendu que l'amendement n'était pas nécessaire. Il a dit que la commission des chemins de fer était autorisée par la loi à juger dans toutes les contestations individuelles et qu'il n'était pas nécessaire de faire de lois spéciales concernant les agglomérations des villes ou des villages où le chemin de fer traverse à niveau la grande route. Mais bien qu'il ait dit cela, il n'a pas proposé de rayer l'article. L'article que je propose de modifier établit

un règlement différent concernant les parties populeuses des villes et villages. Cet article qui a existé dans la loi depuis 1857, se lit comme suit :

Nul train ne traversera la partie populeuse d'une ville ou d'un village à une vitesse de plus de dix milles à l'heure, à moins que la voie ne soit clôturée ou suffisamment gardée de la manière prescrite par le présent acte.

En 1904, nous avons ajouté quelques mots à cet article, afin de mieux établir que la commission des chemins de fer possédait bien le pouvoir que lui donnaient les autres articles de la loi. Ainsi que l'a fait remarquer l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux, et l'avocat des compagnies de chemins de fer a fait la même observation, la commission est autorisée à décider tous les cas de ce genre et de dire si les passages sont dangereux ou non. Mais le ministre ne paraît pas avoir compris que mon amendement ne s'applique qu'à certains cas d'un caractère plus dangereux que d'autres. Depuis 1857, il existe une loi spéciale limitant la vitesse à laquelle les trains doivent traverser les parties populeuses d'une ville ou d'un village. La cour suprême ayant décidé que les compagnies de chemins de fer n'étaient obligées de faire des clôtures que pour séparer leur ligne des terres voisines et qu'il appartenait à la commission des chemins de fer de donner ordre d'établir une protection spéciale, cette Chambre a droit de dire que la décision de la cour suprême ne va pas assez loin et que les compagnies de chemins de fer devraient être tenues d'accorder une protection dans tous les cas mentionnés dans l'article, afin que les municipalités ne soient pas obligées de se présenter constamment devant la commission des chemins de fer, ou bien rayer l'article. Si je croyais le raisonnement de l'honorable ministre des Chemins de fer juste, je proposerais de rayer l'article complètement ; mais je n'admets pas qu'on nous oblige de nous présenter devant la commission des chemins de fer chaque fois que nous aurons besoin d'une protection spéciale, et c'est pourquoi je propose d'amender cet article de façon à le rendre utile. Si je ne me trompe l'article devrait être rayé pour la raison donnée par l'honorable ministre des Chemins de fer, savoir : qu'il n'est pas nécessaire, car chacun peut se présenter devant la commission et lui demander le redressement de ses griefs. L'article est inutile si l'on est obligé d'instituer une poursuite contre les compagnies de chemins de fer dans chaque cas particulier. L'avocat des compagnies de chemins de fer a dit devant le comité des choses que personne n'oserait dire dans cette Chambre. On a prétendu devant le comité qu'il suffisait d'écrire une lettre à la commission des chemins de fer demandant de donner tel ou tel ordre et qu'elle le donnerait. La commission n'a pas encore fait beaucoup de travail depuis qu'elle existe. Elle ne s'est pas tuée à expédier la besogne qui lui a été fournie depuis 1903. Elle a rendu très peu de jugements dans les causes qui lui ont été soumises ; mais elle n'a pas manqué d'édicter un grand nombre de règlements et ordonnances.

On ne peut se présenter devant la commission qu'en observant toutes les règles de procédure qu'elle a établies, et cependant, devant le comité des chemin de fer de cette Chambre on ose dire que tout ce qu'il y a à faire, c'est d'écrire une lettre. Les règles de procédure de la commission sont aussi compliquées que celles de la haute cour. C'est la même procédure à suivre ; il faut que vous prouviez qu'une copie de votre plainte a été servie au défendeur, que vous attendiez une réponse, et que vous répliquiez à cette réponse. C'est comme s'il fallait se présenter devant la cour de l'Echiquier et faire un procès dans chaque cas. Mais nous prétendons que la loi devrait être générale pour toutes les cités, villes et villages traversées par des chemins de fer, et j'invite l'honorable ministre de la Justice (M. Fitzpatrick) à se demander s'il remplit réellement les devoirs qui lui sont confiés en sa qualité de ministre de la Justice, quand il aide le ministre des Chemins de fer et des Canaux, ou les compagnies de chemin de fer, à combattre une proposition comme celle-ci. Il faut apporter remède à la situation. Il n'est pas juste d'obliger les petites municipalités, les villes ou villages du pays à former une demande spéciale concernant chaque passage à niveau devant la commission des chemins de fer. Tous ces cas sont semblables. Je ferai remarquer de nouveau à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux que deux points importants du bill que j'ai présenté l'année dernière ont été modifiés. On s'opposait à ce bill parce qu'il s'appliquait à toute l'étendue des villes et des villages au lieu de s'appliquer seulement aux parties populeuses de ces villes et villages. Cette année, j'ai restreint l'application de la loi aux parties populeuses des villes et des villages. On s'opposait encore l'année dernière à mon bill parce qu'il se limitait à demander de placer des gardiens aux passages à niveaux ; on prétendait que des barrières offraient une meilleure protection que des gardiens. J'ai encore cédé sur ce point. Les deux objections qu'on soulevait sont donc disparues. Mais il s'élève maintenant ce qu'on pourrait appeler une question constitutionnelle ; il s'agit de savoir si c'est le Parlement qui va définir quels sont les droits du public sur les routes nationales, ou si c'est la commission des chemins de fer qui n'est pas élue par le peuple et qui n'est responsable qu'au gouvernement qui l'a nommée. Si le ministre de la Justice a un moyen de sortir de la difficulté meilleur que celui que je propose par mon amendement, je l'invite à le proposer. S'il croit que le public a le droit d'être protégé, pense-t-il qu'il soit juste d'obliger les municipalités à faire une demande spéciale à la commission pour

chaque petit passage à niveau, et avoir à en passer par quoi ? Par les conditions que l'avocat des compagnies de chemins de fer a proposées l'autre jour au comité, lorsqu'il a demandé à cette Chambre de rendre une ordonnance qu'elle ne rendra jamais, qui ne serait pas, je crois, constitutionnelle, savoir : que l'on devrait obliger les municipalités à payer une partie des dépenses. La loi qui donne l'existence aux chemins de fer les oblige à donner la protection voulue à la vie des citoyens aux passages à niveau dans les parties populeuses des villes et des villages, mais la commission des chemins de fer qui n'est pas élue par le peuple, qui n'a pas d'autorité pour amender la loi, pourra cependant, si la Chambre n'adopte pas le bill que je propose, dire que puisque le Parlement refuse d'agir, elle a droit de supposer que le Parlement n'est pas unanime pour estimer que la loi donne au public les droits que quelques-uns prétendent lui attribuer, et elle décidera que les frais d'instance doivent être partagés entre les municipalités et les compagnies de chemins de fer.

Je profite du moment que l'honorable premier ministre est à son siège ce soir—je ne lui fais pas de reproche de ne pas y être tous les soirs—pour lui demander s'il ne pourrait pas trouver quelque moyen d'améliorer la situation que je viens d'exposer.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai que ceci à dire en réponse à mon honorable ami : c'est qu'à tort ou à raison cette question a été portée devant le comité des chemins de fer, et ce comité a rendu son jugement. Je dois ajouter que la règle invariable de cette Chambre est d'adopter les conclusions de ses comités, à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons pour les repousser.

M. LANCASTER : Est-ce que cette règle n'est pas limitée aux bills d'intérêt privé ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne vois pas pourquoi la même règle ne s'appliquerait pas aux bills d'intérêt public. Si un bill est d'une nature telle que la Chambre croit qu'il soit à propos de le renvoyer à un comité spécial et que ce comité fasse un rapport au sujet de ce bill, il est tout naturel que la Chambre en accepte les conclusions. Je ne vois pas de différence entre un bill public et un bill privé, du moment que la Chambre a cru devoir le renvoyer à un comité. Nous ne sommes pas strictement obligés d'accepter les conclusions du rapport du comité, mais c'est une règle de prudence que de les accepter, par rapport au fond de la question ?

M. LANCASTER : Mais que dites-vous par rapport au fond de la question ?

Sir WILFRID LAURIER : Le comité auquel le bill a été renvoyé a dû l'étudier.

M. HAGGART : Il sera bientôt six heures, et comme ce bill est le dernier bill d'intérêt privé figurant à l'ordre du jour et que nous ne pourrions pas en terminer la discussion, même si la Chambre s'assemblait après le dîner, je crois, si le Gouvernement n'a pas de questions à soumettre ce soir, que nous ferions aussi bien d'ajourner.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement est toujours disposé. Ce jour appartenant à la discussion des projets d'initiative parlementaire, nous ajournerons, si l'opposition le désire.

En conséquence, je propose au comité de lever sa séance, de faire rapport de l'état de la question et de demander la permission de siéger un jour ultérieur.

La motion est adoptée et le comité fait rapport de l'état de ses travaux.

M. W. F. MACLEAN : La Chambre ne siégera pas ce coir ?

Sir WILFRID LAURIER : J'ai cru comprendre que du côté de l'opposition on ne désirerait pas siéger ce soir, et cela dans un but très louable ; en conséquence, je propose l'ajournement.

(L'ajournement est adopté, et la séance est levée à six heures.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

Mardi, 28 février 1905.

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

DEPOT DE PROJETS DE LOI.

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 83) relatif à la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta.—(M. Turriff.)

Bill (n° 84) concernant la compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié.—(M. Calvert.)

Bill (n° 85) concernant la compagnie de chemin de fer de la baie de Quinté.—(M. Harty.)

BILL D'AUTONOMIE DES TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

M. SPROULE : Je demanderai au très honorable premier ministre si l'on a donné des ordres à propos du nombre d'exemplaires du projet de loi sur l'organisation des Territoires, qu'on devra imprimer. Nous en avons reçu chacun un exemplaire ce matin, et l'on nous a avertis que nous ne pourrions en obtenir d'autres. Il est fort à désirer qu'on en fasse imprimer un nombre considérable, vu qu'on demande des exemplaires de toutes parts.

Sir WILFRID LAURIER : Le Gouvernement n'a aucune objection à faire imprimer un nombre suffisant d'exemplaires de ce bill.

INSPECTION ET VENTE DES GRAINES DE SEMENCE.

La Chambre se forme en comité pour reprendre la suite de la discussion sur le bill (n° 7) concernant l'inspection et la vente des graines de semence, déposé par M. Fisher.

M. le président prend le bureau.

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : Lors du dernier débat sur ce projet de loi, quelques honorables membres de la Chambre ont prétendu que l'article 11 allait plus loin dans ses dispositions que je ne l'avais laissé entendre dans les explications que j'avais données. J'ai dit que je soumettrais leurs observations au ministère de la Justice, et que je demanderais aux fonctionnaires de ce ministère de rédiger un article dont les dispositions seraient en harmonie avec la fin que je me proposais d'atteindre et avec les opinions du comité. Ces fonctionnaires m'ont conseillé de modifier l'article 11 et d'ajouter deux mots à l'article 10. Je propose donc que, dans cet article, on ajoute aux mots "qu'il a raison de," qui se trouvent dans la quatrième ligne, les mots "de soupçonner."

(L'amendement est adopté.)

Art. 10.—Examen des graines.—Paiement des échantillons.—Amende pour avoir entravé l'examen.

M. LENNOX : L'honorable ministre a modifié considérablement les dispositions relatives aux amendes imposées par ce bill, mais celle qui se trouve fixée par cet article n'a pas été changée. Cette disposition impose une amende ne dépassant pas $500. J'ignore si l'on a appelé l'attention de mon honorable ami sur ce point, mais je ferai observer que cette amende est bien lourde, surtout si l'on tient compte des observations de mon honorable ami lorsqu'il a déclaré que ces amendements et châtiments devraient être très légers, si l'offense est commise dans les premiers mois de la mise en vigueur de cette loi. Je ne veux pas discuter cette question, mais je désire simplement appeler sur ce point l'attention du comité.

M. FISHER : Je ferai remarquer que cette amende et cet emprisonnement ne se rapportent pas aux contraventions à la loi elle-même, mais au fait de résister à un agent dans l'accomplissement de ses fonctions. D'après moi, une offense de ce genre devrait être punie bien plus sévèrement que le fait simple de ne pas observer les dispositions de cette loi.

M. LENNOX : Je ne dis pas le contraire, mais, comme il s'agit d'une loi nouvelle, il peut se faire que lorsqu'un fonctionnaire pénètre dans un entrepôt ou un magasin de graines dans le but d'y exercer ses fonctions, le marchand ou ses employés, ne connaissant pas suffisamment le nouveau statut, empêchent, jusqu'à un certain point et sans lui causer trop de difficultés, ce fonctionnaire public de remplir son devoir. Ce bill ayant surtout pour but d'instruire le public, ainsi que l'a déclaré mon honorable ami, une amende de moins de $500 serait suffisante, à mon avis, pour nous permettre d'atteindre le but que nous nous proposons.

M. FISHER : Ce ne sera que dans les cas de flagrant délit que les tribunaux imposeront cette amende de $500. Celle-ci peut varier de $25 à $500, et je crois que nous pourrons nous en rapporter sur ce point à la discrétion des magistrats.

(L'article est adopté.)

Art. 11,

Tout inspecteur, dénonciateur ou plaignant qui trouvera qu'il se vend ou qui aura bonne raison de soupçonner qu'il se vend, s'offre ou s'expose en vente ou se tient des grains ou graines pour la vente, pour les fins de l'ensemencement, en contravention aux dispositions du présent acte, en prélèvera un échantillon et l'expédiera à toute personne que l'Exécutif aura nommée au poste d'analyste officiel des grains et graines et qu'il aura été chargé de faire l'examen des grains et des graines à elle soumis, suivant les dispositions du présent acte, et d'en dresser rapport.

M. FISHER : Je veux modifier cet article. On se rappellera que l'honorable représentant de Simcoe-sud (M. Lennox) et d'autres députés ont cru que les dispositions de cet article dépassaient le but que le comité et moi-même désirons atteindre. J'ai soumis cette question au ministre de la Justice dont les fonctionnaires m'ont proposé certains changements qui, si je ne me trompe, répondront aux vœux des membres de la Chambre qui s'opposaient à l'article tel que rédigé d'abord ; à tout événement, ces modifications rendront certainement cet article plus clair quant au but que je veux atteindre. Voici comment se lira cet article après avoir été modifié :

Tout acheteur de graines qui pense avoir raison de supposer ou de croire que telle ou telle disposition de cette loi a été enfreinte, ou tout agent préposé à l'application de cette loi peut, sur la demande de l'acheteur, prélever un échantillon des graines en question, et l'envoyer à toute personne——

Et l'on ajoutera l'article tel qu'imprimé d'abord. Cela fera disparaître tout doute possible quant à celui qui pourra obtenir cet échantillon de graines ; cet article se trouvera donc rédigé dans la forme que tout le monde veut lui donner.

M. LENNOX : Cette modification fait disparaître complètement une difficulté, mais il en existe une autre qu'on semblerait avoir perdu de vue. L'honorable ministre remarquera que l'article 10, qui autorise le fonctionnaire chargé de faire exécuter la loi, à prendre des échantillons, contient une disposition relative au paiement, et l'on a insisté, lors de la discussion de l'article 11, sur la

nécessité d'une disposition semblable dans ce cas-ci. Voilà ce qu'on a mentionné, lorsqu'on a discuté cette question pour la première fois, mais on a probablement perdu cela de vue quand le débat sur cet article a été repris. Quant à la permission accordée à l'acheteur de prendre un échantillon, l'amendement semble faire disparaître complètement toute diffiulté. Relativement à la personne chargée de faire exécuter la loi, celle-ci n'indique pas que ce fonctionnaire aura le droit de prendre des échantillons, s'il ne les paie pas. A mon avis, cet article devrait contenir la disposition qu'on a insérée dans l'article 10.

M. FITZPATRICK : Il me semble que les articles 10 et 11 ne se rapportent pas à la même fin. La personne chargée de la mise à exécution de la loi se rend chez les vendeurs pour voir si les graines qu'ils ont en vente ne sont pas pures, et elle peut prendre un échantillon de ces dernières. Il n'y a rien là dedans qui a donné à entendre qu'une personne ou une autre a agi frauduleusement. Mais, dans le cas de l'article 11, l'acheteur se plaint qu'il a été trompé, qu'on lui a vendu des graines qui ne sont pas de la qualité indiquée par cette loi ; il demande alors au fonctionnaire chargé de faire observer la loi de prendre un échantillon de ces graines. Il me semble qu'il n'y a aucun motif qui force ce fonctionnaire à payer le coût de cet échantillon.

M. LENNOX : Je ne me suis pas bien fait comprendre, évidemment. Ce que j'ai dit ne s'applique pas à l'acheteur, car celui-ci prélève un échantillon parmi les graines qu'il a achetées. Mais je ferai observer à l'honorable ministre de l'Agriculture et à l'honorable ministre de la Justice que, d'après l'article 10, toute personne chargée de faire observer la loi peut se rendre aux entrepôts et aux magasins de graines de semence, prendre des échantillons de chaque sac ou poche, mais elle sera obligée de payer au propriétaire la valeur courante de ces graines. Je ne vois pas pourquoi on paie dans un cas et non dans l'autre. Les conditions sont exactement semblables. Quant à la personne qui achète ces graines, elle n'est certainement pas dans l'obligation de payer des échantillons ; quant au fonctionnaire qui se rend dans les entrepôts pour y chercher des échantillons suivant les dispositions de l'article 11, on devrait le mettre sur le même pied que la personne chargée de faire observer la loi suivant l'article 10.

M. FISHER: D'après l'interprétation que je donne à la rédaction de cet article, je trouve qu'il est parfaitement évident que l'échantillon devra être prélever parmi les graines achetées, et que cela sera fait par l'inspecteur, à la demande de l'acheteur. Je propose qu'on retranche les quatre premières lignes de l'article 11, afin que ce dernier se lise comme suit :

M. LENNOX.

Tout acheteur de graines qui pense avoir raison de supposer ou de croire que telle ou telle disposition de cette loi a été enfreinte, ou tout agent préposé à l'application de cette loi peut, sur la demande de l'acheteur, prélever un échantillon des graines en question, et l'envoyer à toute personne que l'Exécutif aura nommée au poste d'analyste officiel des grains et graines, et qu'il aura chargé de faire l'examen des grains et graines à elle soumis, suivant les dispositions du présent acte, et d'en dresser rapport.

(L'amendement est adopté.)

Sur l'article 12.

M. FISHER : J'avais proposé l'amendement suivant :

Ajouter aux mots " inspecteur, dénonciateur ou plaignant " les mots " ou de toute personne prélevant un échantillon ".

M. LENNOX : Je ne le vois pas dans l'exemplaire du bill que j'ai devant moi, et quelques-uns de mes amis se trouvent dans le même cas. Je suppose qu'on a fait réimprimer ce bill.

M. FISHER : Je crois que le bill réimprimé a été distribué. Les mots " toute personne prélevant un échantillon " embrassent exactement ce qui a été statué.

(L'amendement est adopté.)

M. BOYCE : Je veux appeler l'attention du comité sur l'article 17 qui dit que le gouverneur peut, par décret rendu en conseil des ministres, établir un règlement d'administration déterminant les conditions d'application de cette loi ; il peut encore imposer une amende ne dépassant pas $50 à toute personne qui viole ce statut. Cette disposition n'est-elle pas en contradiction avec les articles 8 et 10 ? Un décret en conseil ne pourrait-il pas venir en conflit avec cette loi ?

M. FISHER : Non, car le décret doit être basé sur les dispositions de la loi.

M. BOYCE : Pourquoi publier un décret imposant des amendes, alors que la loi contient déjà les dispositions se rapportant à certaines amendes ?

M. FISHER : Ce décret devra imposer des amendes non prévues par le statut, mais ces amendes devront ne pas venir en conflit avec d'autres déjà fixées par la loi.

M. BOYCE : Ne vaudrait-il pas mieux, au lieu d'imposer ces amendes par décret en conseil dans des cas non prévus par le statut, insérer un article se rapportant à ces derniers ?

M. FISHER : Règle générale, quand on accorde le pouvoir d'établir un règlement d'administration, dans certaines limites fixées, on permet au ministre intéressé d'imposer soit l'amende soit l'emprisonnement, et cela en vertu d'un décret rendu en conseil des ministres.

Voilà le principe observé lorsqu'il s'agit d'autres lois, et je crois qu'il a bien son application dans ce cas-ci.

M. BOYCE : Je ferai observer qu'il s'agit ici d'une amende et que la procédure est assimilée à celle qu'on suivrait s'il s'agissait d'un acte quasi-criminel, et l'on est en droit de savoir par le statut même quelle amende ou quel châtiment sera imposé dans les cas ou telle ou telle offense serait commise. Dans l'article 8, la limite de cette amende est indiquée ; plus loin, l'article 10 dont les dispositions, ainsi que l'a fait observer l'honorable ministre, se rapportant non pas à une violation de la loi, mais au fait de la résistance à un agent dans l'accomplissement de ses fonctions, indique les limites de l'amende et du châtiment.

Mais ici nous avons une limite qui ne sera pas définie par le statut même, mais par un décret officiel. Elle n'apparaîtra donc pas au statut lui-même. Il s'agit, pourtant, de contravention à des articles se rapportant à des offenses. On ne fixe pas la limite de l'amende dont on parle. On se contente de dire que toute infraction aux dispositions de la loi sera punie. Je ferai observer à l'honorable ministre qu'il vaudrait mieux inscrire dans ce statut une disposition séparée, que de faire dépendre ces amendes d'un décret du conseil ; ce serait répéter ce qu'on a fait dans les cas du code criminel et de la loi concernant les procès par voie sommaire. On y mentionne que des châtiments imposés dans les cas d'offense contre ces lois, châtiments qui ne sont pas autrement déterminés.

M. FISHER : Ce règlement n'est pas prévu dans la loi. C'est un décret qui le déterminera et il en sera ainsi quant aux amendes à imposer dans les cas de contravention au règlement d'administration. Il y a une limite de fixée ; la loi dit que cette amende ne pourra pas dépasser $50. Le montant de l'amende dépendra sans doute de la gravité de l'offense. La loi laisse aux ministres la tache d'établir par décret en conseil le règlement d'administration publique, et elle nous permet de fixer le montant de l'amende dont le maximum, dans ce cas-ci, ne pourra dépasser $50. On peut juger qu'il y a une limite à ce pouvoir. S'il nous fallait entreprendre d'indiquer dans ce statut toutes ces amendes, nous rencontrerions beaucoup de difficultés, parce que le règlement d'administration peut être modifié de temps à autre, et qu'il faudrait, peut-être, changer aussi la limite de l'amende. Je crois donc qu'il vaut mieux nous laisser déterminer par décret le montant des amendes ainsi que le règlement d'administration publique et je puis affirmer à mon honorable ami que cela est en conformité avec les dispositions d'autres lois dont l'application est déterminée par un règlement d'administration publique.

M. BOYCE : Je puis me tromper grandement, mais il me semble que cette loi contient des dispositions s'appliquant à tous les cas de contravention connus. Voilà, à mon avis, une proposition quelque peu contestable, si on la relie à la mise en vigueur de cette loi. En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'honorable ministre pourra créer de nouvelles offenses relativement aux dispositions de ce statut, offenses dont nous n'aurons pas la moindre idée, mais qui pourront être comprises dans un décret de date relativement récente. Ce décret contiendra une disposition s'appliquant à une offense qui, d'après la loi, n'est pas reconnue spécialement comme étant une offense. Voilà le danger que je voulais signaler à l'honorable ministre en lui faisant observer qu'il pourra exister des contraventions au règlement d'administration, et qu'on imposera des amendes à ceux qui se rendent coupables de telle offense dont il n'est pas fait mention dans le statut——

M. FISHER : L'expérience nous apprendra que nous pouvons fort bien nous en rapporter en tout cela aux différents ministres.

M. COCKSHUTT : Avant que le rapport soit fait sur ce bill, je tiens à déclarer que j'ai eu beaucoup de difficulté à entendre les observations faites, aujourd'hui, par l'honorable ministre. On a proposé plusieurs amendements très importants, sans doute, mais je n'ai pu suivre la lecture de ces amendements, non plus que la discussion à laquelle ils ont donné lieu. Au point de vue des règlements de la Chambre, cela peut être strictement parlementaire, mais il n'est pas très édifiant d'avoir à constater que nous ne pouvons suivre les discussions qui se développent dans cette enceinte.

J'ai ici sur cette question une très volumineuse correspondance formant un grand nombre de pages et que j'aurais voulu avoir l'occasion de soumettre à la Chambre, pour que ceux-là qui m'ont chargé de faire connaître leurs vues aient la satisfaction d'avoir été entendus ; mais il m'a été impossible de trouver à les faire entrer convenablement dans la discussion. Les amendements que l'on propose ont une portée considérable et il ne serait pas sage d'en presser l'adoption avant d'avoir fourni aux députés une occasion de les bien étudier.

M. SAM. HUGHES : Maintenant que le ministre de la Justice est à son siège je me propose de donner lecture à la Chambre d'une lettre adressée à l'honorable député de Brantford (M. Cockshutt) par un habitant de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter ici. Je dirai, avant d'aller plus loin, que l'auteur de cette lettre est un libéral très éminent et, je crois, le grainetier le mieux établi de la Puissance du Canada.

Dans l'espérance que son large esprit de justice et sa profonde connaissance du droit l'engageront à prendre sérieusement la chose en mains et à donner à la mesure une forme quelque peu équitable, j'inviterai l'honorable ministre à porter son attention

sur certains raisonnements contenus dans cette lettre. Elle est de M. A. O. Hogg et voici ce qu'il écrit :

Oakwood (Ont.), 23 février 1905.

Est-ce bien de la justice britannique, quand deux personnes font la même action, que de laisser échapper l'une et punir l'autre ?

A propos de l'article 3, ce n'est pas que nous entendions nous vanter plus que de raison, mais informez-vous auprès des gens qui sont dans la partie et l'on vous dira que notre maison est peut-être la mieux outillée du pays pour la manutention, l'épurage, l'emmagasinage et l'expédition des grains destinés à la semence. Nous en faisons notre spécialité depuis dix-huit ans et nous croyons être placés dans une région tout aussi bonne et au milieu d'une catégorie de cultivateurs tout aussi intelligents qu'il s'en puisse trouver dans la province d'Ontario. A l'appui de ce que j'avance ici, je vous dirai que les quatre terres les plus proches de nos élévateurs se vendraient sur l'heure 95 à 100 dollars l'acre. Une de ces terres s'est vendue la semaine dernière à ce prix-là de $100 l'acre, et il y en a beaucoup de cette valeur. La raison du haut prix de ces terres, c'est qu'elles sont spécialement appropriées à la culture des céréales et des trèfles de choix. Une terre située à moins de deux milles de nos magasins a depuis deux ans changé de mains deux fois au prix de $105 l'acre; nous avons, sur cette même terre, fait cultiver par marché des grains que nous destinions à le semence et nous n'avons aucune hésitation à dire qu'il est absolument impossible de trouver en quantité suffisante pour les besoins de nos cultivateurs, des graines de semence qui soient en tout conformes aux dispositions de l'article 3 du projet de loi que l'on sait.

Vous observerez, en effet, que cet article 3 exige une pureté absolue, si vous ne voulez pas être dans l'obligation de couvrir vos sacs du nom de toutes les espèces d'herbes nuisibles dont la graine peut se trouver ou ne pas se trouver mêlée au bon grain, et, d'ailleurs, il ne serait pas prudent d'en risquer la vente autrement. Et maintenant, je vous le demande, un particulier à qui vous adressez tout un chargement de graines de semence que vous lui avez vendues d'après un échantillon que vous lui avez présenté ne refusera-t-il pas, croyez-vous, en homme pratique, de les recevoir, quand il verra les sacs, contenant, il est vrai, exactement les graines demandées, mais maculées de tous ces noms de mauvaises herbes. Cependant, je le répète, il ne serait pas sûr pour le commerçant d'expédier la marchandise sans avoir auparavant enlaidi ses sacs par toute cette série de vilains noms.

L'article 5, il est vrai, semble un peu racheter la chose, puisque le ministère pourra, par des règlements à cet effet, autoriser un certain degré d'impureté et permettre quand même au vendeur de donner sa marchandise comme étant absolument pure; mais voici que l'article 6, en dépit de tout le marquage auquel vous aurez pu vous livrer, déclare illégale la vente de graines de céréales, de trèfle ou de mil où se trouvent mêlées des mauvaises graines dans la proportion de plus de 5 p. 100 ; or il n'y a pas dans Ontario une terre sur cinquante qui puisse produire des céréales en état de subir une épreuve aussi rigoureuse, et, si les cultivateurs ne peuvent les produire, comment le commerce pourra-t-il fournir à la demande ?

M. SAM. HUGHES.

Pour engager les cultivateurs à se servir de leurs meilleurs champs dans la production des céréales destinées à la semence, et à y donner leurs meilleurs soins, nous leur payons, comme prime d'encouragement, plus que le prix ordinaire.

Une question à laquelle on semble avoir attaché beaucoup d'importance--et à bon droit—est celle du coût des appareils servant à l'épurage des graines. Les nôtres, qui servent exclusivement à nettoyer la graine de trèfle ou de céréale destinée à la semence, coûtent plus de $2,000, sans compter les engins et la force qui les actionne. L'élévateur nous coûte plus de $10,000, outre les machines, et il est d'une structure spéciale. Tout le planchéiage des coffres a été rabotté sur ses quatre faces pour que sa parfaite adaptation aux murs empêche le grain de se mêler.

A quoi bon dire qu'avec $800 on peut se procurer tout l'outillage voulu pour l'épurage des graines ? Que sert d'avoir un séparateur sans le moteur qui l'actionne et le bâtiment où doit se faire la manipulation de la marchandise ?

Nous exportons de grandes quantités de graines de trèfle et nous en passons beaucoup au Canada; or le département paraît oublier ici un point très important, c'est que l'acheteur de graines de trèfle à qui vous en avez adressé, disons deux cents sacs, vous les renverra sans plus de cérémonie, si le contenu de chacun des sacs n'est pas de qualité absolument uniforme; et, pour arriver à le satisfaire sur ce point, il faut se munir d'un supplément de machines à épurer.

Je tiens à ce que le ministre saisisse bien ces mots : je vais lire de nouveau.

. . . .il faut se munir d'un supplément de machines à épurer.

Comme le projet de loi se lisait tout d'abord, pour un chargement d'avoine, disons de quatre cents sacs, le minimum de l'amende aurait été de $2,000; mais aujourd'hui, d'après l'article 8, cette amende n'est plus que de $5 pour une seule et même opération.

Si vous pouviez obtenir des auteurs de la loi qu'on ne soit pas tenu de marquer les sacs de graines de trèfle ou de céréales où le tant pour cent de matières étrangères ne dépasserait pas le pourcentage que tolère le projet, vous rendriez un grand service tant au commerce des graines de semence qu'aux cultivateurs qui les produisent dans la province d'Ontario.

Nous avons pris la peine d'établir le calcul de nos achats de graines aux douze différents endroits où nous les avons faits l'année dernière, et, sur le total des graines reçues à notre établissement, rien que 9½ p. 100 a été jugé propre à la semence ; cela en l'absence de toute législation. A moins donc que l'article 5 ne nous laisse la même latitude que l'article 6 comporte, il nous sera impossible, à coup sûr, de faire passer pour du n° 1, conformément à la loi, même 1 p. 100 des graines ainsi achetées. Il n'est peut-être pas inutile de dire que nos agents ont ordre de faire un choix parmi les terres réputées suffisamment propres et connues pour donner un bon produit, en vue d'y cultiver le grain pour la semence ; cela outre ce qui nous arrive des exploitations agricoles qui les cultivent spécialement pour nous par marché .

Cette région, je puis le dire au ministre, n'a pas de rivale au Canada pour la propreté de ses terres.

Les cultivateurs ont reçu l'année dernière de notre seule maison, en sus du prix courant des grains, plus de $2,000 sous forme d'encouragement; et cependant, comme je le dis plus haut, nous n'avons utilisé pour la semence que 9½ p. 100 de nos achats. Nous croyons avoir fait plus que ne le pourra faire une loi quelconque pour engager la population à ne se servir que de grain de semence propre et de bonne qualité. Si la mesure que l'on propose aujourd'hui a pour effet de prohiber la pratique courante, il faudra ne pas oublier que les producteurs de grains, c'est-à-dire les cultivateurs, auront à perdre tout aussi bien que les grènetiers eux-mêmes.

Il a été dit devant la Chambre que les échantillons de céréales apportés au laboratoire démontraient que le projet dans sa forme actuelle pouvait donner prise à la critique.

D'après l'article 6, un seul de ces échantillons devait être condamné; mais aussi l'analyse a fait voir que, sur les vingt et quelques échantillons examinés, un ou deux seulement pourraient passer comme du n° 1 d'après l'article 3, à moins que l'article 5 n'apporte un tempérament à cette dernière disposition. Il est tout à fait injuste d'employer cet argument que les faits contredisent, d'autant plus qu'il était bien connu de toutes les personnes présentes à l'entrevue que les échantillons étaient de nous.

Si on met en doute les faits affirmés dans cette lettre et que la chose soit nécessaire nous vous autorisons à vous servir de notre nom pour les corroborer.

Les chiffres que nous vous présentons ci-dessus comme indiquant le coût de notre outillage ne se rapportent qu'au grain épuré et vendu au Canada; nous avons outre cela à Port-Hope un vaste entrepôt servant à l'épurage et à la manutention des pois de choix, dont il se fait un très grand commerce, mais que nous vendons généralement à l'extérieur.

Cette lettre est de M. A. O. Hogg, de la maison Hogg et Lyth, marchands de graines de semence à Oakwood (Ont.).

M. Hogg est un fervent libéral, homme sincère dans tout ce qu'il dit. Il est venu en personne voir le ministre de l'Agriculture et lui a fait connaître tout ce qu'il savait de l'affaire. Je ne vois pas pourquoi les affirmations de cet homme n'auraient pas quelque poids auprès du ministère dans le règlement de cette question.

M. BOYCE : Avant qu'il soit fait rapport du projet de loi, je tiens à appeler l'attention du ministre de l'Agriculture et aussi du ministre de la Justice, sur le paragraphe 2 de l'article 8, dont la disposition me paraît quelque peu extraordinaire. Voici comment il se lit :

Néanmoins, si l'accusé prouve au magistrat devant lequel il subit son procès que le paquet, la poche, le sac ou le récipient où se trouvait la graine faisant l'objet de la plainte ou de la dénonciation, a été acheté par lui directement d'une grainetier domicilié au Canada, et qu'il n'a pas été ouvert ou que l'état de la graine n'a pas été changé pendant qu'elle a été en sa possession et qu'il n'avait pas lieu de croire que la graine n'était pas conforme aux prescriptions de la loi, il ne sera plus passible, s'il fait connaître le nom de la personne dont il a acheté la graine, et l'endroit et la date de la vente qui lui en a été faite, que des seuls frais de la poursuite.

Je ferai observer au ministre que les exceptions formulées dans ce paragraphe constituent un cas d'immunité clairement établi. Il est non moins injuste de poursuivre, comme on le permet ici, le principal et l'agent innocent qu'il le serait de poursuivre indifféremment et le voleur et celui qui a reçu de bonne foi les objets volés. Est-il possible de mieux prouver son innocence au point du droit qu'en établissant les circonstances énumérées dans ce paragraphe, savoir: que l'accusé a innocemment acheté la graine de semence, que le paquet n'a pas été ouvert ou que l'état de la graine n'a pas été changé pendant qu'elle était en sa possession et qu'il n'avait pas lieu de croire que la graine n'était pas conforme aux precriptions de la loi ? Pourquoi alors le détaillant qui a fait cette preuve serait-il condamné aux frais de la poursuite ? Ces mots " que des seuls frais de la poursuite " devraient être supprimés. Il ne resterait plus qu'à poursuivre, comme le prescrit l'article, la personne domiciliée au Canada qui se serait rendue coupable d'une violation de la loi. Autrement, c'est punir tout à la fois le vrai coupable et l'innocent, à qui l'on fait payer des frais pour avoir été trouvé en possession de sacs dont il ignorait le contenu ou dont le contenu est resté dans le même état. Il n'est pas possible de trouver coupable une personne qui a simplement en sa possession un paquet scellé, et cependant, ce paragraphe le déclare suffisamment en faute pour le condamner à des frais qui peuvent être très élevés. Ce sont là des accommodements qui n'accommodent guère un accusé, lorsqu'il réussit à établir sa parfaite innocence selon les termes mêmes de la loi.

M. FITZPATRICK : Si nous voulons en finir une bonne fois avec cette mesure, ce ne peut être qu'en observant les règles de la Chambre. Déjà, précédemment, nous allions passer à la troisième lecture de ce bill lorsque, pour revenir sur les articles 10 et 11, nous l'avons renvoyé devant la commission. Pour ma part, je ne suis pas disposé à permettre que l'on recommence tout le débat et que l'on discute de nouveau chaque article du bill.

M. COCKSHUTT : Je prierais le ministre de bien vouloir consentir à suspendre pour aujourd'hui la discussion sur ce sujet. La Chambre n'a pas encore pu saisir le sens des amendements que le ministre de l'Agriculture vient de lire, et il est assez raisonnable de demander qu'on nous remette une copie de ces amendements pour que nous sachions au juste ce qu'ils disent. La mesure a une très grande importance et il conviendrait de la laisser en suspens jusqu'à ce que nous

ayons pris connaissance des modifications qu'on y apporte et que nous puissions les discuter de façon de dire qu'il faudrait limiter la discussion aux articles modifiés ; mais encore faut-il que nous ayons devant nous une copie des amendements, pour les étudier et nous rendre compte de leur véritable signification. J'espère que le ministre nous donnera le temps d'examiner à fond les modifications projetées.

M. BOYCE : Je me permettrai de rappeler au ministre qu'au moment où cet article, comme d'autres d'ailleurs, nous était soumis pour la première fois, le ministre de la Justice n'était pas à son siège, et le ministre de l'Agriculture admettait ce même jour-là que plusieurs de ces articles qui avaient donné lieu à des objections de nature technique n'avaient pas été soumis au ministre de la Justice. Si je prends la parole en ce moment, c'est spécialement pour appeler l'attention de ce dernier sur ce même article aussi bien que sur les autres articles qui font présentement l'objet de nos délibérations. L'affaire me paraît être assez importante et je crois devoir proposer que le projet soit de nouveau renvoyé devant la commission.

M. SPROULE : Je suis d'avis que cela est bien inutile. Nous siégeons ici en comité et il est très convenable de proposer de revenir sur l'examen d'un article quelconque du projet de loi.

M. FISHER : L'honorable député d'Algoma-ouest (M. Boyce) oublie un peu, je crois, ce qui a été convenu l'autre soir au comité. L'article 11 avait donné lieu à certains doutes, et j'ai volontiers reconnu qu'on en pourrait soumettre la rédaction au ministère de la Justice qui se chargerait de le remanier de façon à lui faire rendre toute ma pensée en même temps que celle du comité ; mais je ne crois pas qu'il ait été question de renvoyer devant la commission l'examen de ce même article ou des autres auxquels mon honorable ami fait allusion. Cet article a été assez longuement débattu et le comité en a finalement accepté les termes. Mon honorable ami, il va sans dire, n'a pas trouvé la décision de son goût.

J'avais proposé que le bill fût renvoyé devant la commission dans le but exprès d'y faire corriger ces articles. Cela est fait maintenant, et je ne crois pas que le projet non plus que la Chambre aient à gagner à une nouvelle discussion de matières déjà réglées. Comme le dit l'honorable député de Grey-est (M. Sproule), il n'est pas besoin de lever la séance du comité à seule fin de l'ouvrir à nouveau. Nous sommes en comité général, et tout membre de la Chambre a le droit de proposer qu'on revienne sur un article quelconque du bill.

M. HAGGART : Comprenons-nous bien : quand un bill est remis en discussion au comité général pour l'étude de deux articles désignés, peut-il y être question de quelque autre clause ?

M. SAM. HUGHES : Je sais qu'il est peu du goût du ministre de la Justice de venir s'asseoir au milieu de nous pour entendre des choses aussi peu intéressantes ; il voudrait voir bien loin ce projet de loi ; mais nous voulons, nous, qu'il applique son talent à la rendre aussi parfaite que possible.

M. FITZPATRICK : Il est tellement parfait que je ne vois rien à y ajouter.

M. WHITE : Lorsque nous renvoyons un bill au comité général pour en étudier certains articles, ces articles-là seuls peuvent faire l'objet de nos délibérations ; mais si le bill revient devant nous modifié et que motion soit faite de lire les amendements, toute la proposition alors peut être discutée.

M. FITZPATRICK : Précisément, cela regarde la Chambre.

M. LALOR : Me serait-il permis de demander s'il existe une société ayant nom "The Canadian Seed Growers' Association" et, si oui, quels en sont les membres ?

M. FISHER : Il y a en effet une société de ce nom-là, mais je serais bien en peine de fournir à mon honorable ami le nom de ses membres. Les sociétaires se recrutent dans presque toutes les parties du Canada.

M. LALOR : Est-ce que l'objet de cette association n'est pas de fournir à la population du pays des graines de semence pures, et n'en a-t-elle pas à vendre auxquelles on reconnaîtrait cette précieuse qualité d'être sans mélange ?

M. FISHER : Je n'ai pas ici les règlements de l'association. Je n'étais même pas présent lorsqu'elle s'est formée; d'autres engagements m'en avaient empêché ; mais je crois savoir que son but est d'apporter certains perfectionnements à la culture des graines destinés à la semence, par sélection ou autrement. Un des objets de la société est, je crois, de tenir un registre des graines dont la pureté aura été reconnue, comme on le fait pour les animaux de race, d'après des règles et conditions déterminées à l'avance. Quelles sont ces règles et conditions ? Je ne saurais le dire ; et je ne sais même pas si elles sont déjà formulées.

M. COCKSHUTT : Puis-je demander au ministre si quelque agent de l'association n'est pas en même temps à la solde du Gouvernement ou du ministère de l'Agriculture ?

M. FISHER : Oui, je crois en effet que le commissaire des graines de semence attaché à mon département agit comme secrétaire de cette association.

M. COCKSHUTT : Est-ce que cela n'est pas propre à mettre davantage en péril les intérêts du commerce des graines. Si la Seed Growers' Association a des employés qui ne lui coûtent rien, tandis que les autres

vendeurs du même produit ont à payer leurs commis et agents, la concurrence que vont se faire l'association et les grainetiers du pays ne tendra-t-elle pas à empirer l'état des choses ? C'est seulement depuis un jour ou deux que l'on m'a appris l'existence d'une telle société, et si maintenant cette association, aidée qu'elle est par des employés que l'Etat rétribue, entreprend de faire la concurrence à des gens qui, eux, n'ont pas à leur service des agents payés par le Gouvernement, ce n'est pas là, il faut bien le dire, une concurrence bien légitime.

M. FISHER : Je ne sache pas que la Seed Growers' Association ait rien à faire à la vente des graines. Dans tous les cas, notre employé n'y a certainement aucun intérêt à ménager. Quant aux membres de l'association individuellement, il y en aura, je suis sûr, qui feront ce commerce. Un des objets de la société est d'encourager la culture des graines de semence de la meilleure qualité ; mais je ne vois pas que cela puisse léser en rien les intérêts des grainetiers du pays. Bien au contraire, cela leur permettra d'obtenir des producteurs des graines de semence de bonne qualité. L'association a pour but d'améliorer la culture des graines et d'aider par là tout à la fois ceux qui en font le commerce et ceux qui les produisent.

M. COCKSHUTT : Je croyais savoir que l'objet de l'association n'était pas seulement de produire la graine de semence, mais aussi de la vendre directement à ceux qui en font emploi. C'est du moins ce que l'on m'avait dit. On a pu se tromper ; mais, si le renseignement est exact, la concurrence que nous établissons me paraît quelque peu déloyale.

M. FISHER : Ce n'est pas ce que l'on m'a dit à moi. Ceux qui font partie de l'association pourront naturellement vendre leurs graines, tout comme les membres de la Live Stock Association peuvent vendre leurs animaux.

M. LALOR : Le ministère de l'Agriculture recommandera-t-il les graines de semence produites par la Seed Growers' Association ?

M. FISHER : Lorsque des membres de l'association auront soumis à leur société des graines de semence provenant de leurs champs et que la société aura enregistré ces graines comme pures, peut-être bien que le département sanctionnera la chose, comme il le fait dans le cas des animaux de race ; mais il n'ira pas jusqu'à recommander de les acheter. Le département certifiera seulement que les graines sont de tel type.

M. LALOR : Voilà qui va permettre à la société d'entrer en concurrence avec les producteurs ordinaires. Ceux-ci vont avoir à lutter contre une assoociation administrée par des gens attachés au département de l'Agriculture et qui émargent au budget. Bien plus, on me dit que le ministre de l'Agriculture est lui-même membre de l'association. Il ne me paraît pas juste que les simples grainetiers aient à subir une telle concurrence de la part d'une société ainsi outillée. Que cela soit le cas ou non, il n'en est pas moins vrai qu'aux yeux du commerce le projet de loi qui occupe présentement la Chambre semble favoriser la Seed Growers' Association. Les cultivateurs, il va sans dire, s'adresseront de préférence à une société qui est en rapport si intime avec le département de l'Agriculture. Cela n'est juste ni pour les cultivateurs, ni pour les marchands de graines, ni pour le commerce de gros.

M. FISHER : Mon honorable ami met la charrue devant les bœufs. Sachant ce que peut accomplir l'union des énergies individuelles, des hommes se sont formés en association comme d'autres le font en vue d'améliorer telle ou telle branche de l'industrie agricole. Il existe parmi le peuple un mouvement tendant à assurer la production et la vente des graines de semence de bonne qualité, et c'est de là qu'est sortie, dans une grande mesure, l'association dont il s'agit ; elle n'est pas le résultat des avantages que ce bill peut lui offrir. Libre à chacun d'entrer dans l'association. Il n'y a même pas d'honoraire à payer pour cela. Quant à moi, je n'en fais pas partie. Un des fonctionnaires de mon département est pour le moment en rapport avec l'association comme secrétaire; mais il n'est là qu'en attendant la formation définitive de la société. Nous n'entendons pas qu'un employé de l'administration reste bien longtemps au service de cette association.

M. WALSH : A tout événement cette société va faire concurrence aux autres producteurs et vendeurs de graines de semence.

M. FOSTER : L'association elle-même n'est pas autorisée à vendre les graines de semence ; quant à ses membres, ils devront tout comme les autres, se soumettre aux prescriptions de la loi.

M. COCKSHUTT : Cependant, si je ne me trompe pas, c'est au sous-ministre à décider du degré de pureté des graines de semence qui lui sont apportées, et, si ce fonctionnaire est en même temps agent de la "Seed Growers' Association", n'est-il pas à craindre que son attache pour la société ne lui fasse pencher la balance en faveur des membres de son association, au détriment de celui qui n'aura pas l'avantage d'en faire partie. Avec un employé du département à la tête de cette société, vous avez à redouter un complot possible. Il ne me paraît pas prudent de permettre qu'un officier du département soit en même temps chargé de conduire les affaires de cette association, surtout quand il peut être appelé à décider des questions intéressant la société. Tous les échantillons de graines doivent lui être soumis ; et, s'il a des intérêts dans l'association, il sera naturellemnet porté à favoriser une partie plutôt que l'autre. Ses

décisions, tout impartiales qu'elles pourront être, n'en paraîtront pas moins suspectes aux yeux des marchands forcés de se soumettre à une telle anomalie. Il me ferait peine de voir un fonctionnaire de l'administration ainsi lié à une association qui fera concurrence aux simples commerçants.

M. FISHER : Cette association n'entre aucunement en concurrence avec les marchands de graines ; et ce n'est pas le sous-ministre, mais le commissaire des graines de semence qui remplit les fonctions de secrétaire de l'association. Il n'est là d'ailleurs que pour aider aux débuts de la nouvelle société, et il cessera avant peu d'exercer cette fonction.

M. COCKSHUTT : Je demande qu'il soit permis au comité de siéger un jour ultérieur pour un nouvel examen des modifications apportées au projet. Il est à désirer, en effet, que nous ayons l'occasion de les bien étudier.

M. FISHER : Ces amendements sont simplement l'expression de ce qui a été proposé l'autre jour. Cependant, si l'honorable député désire que nous en délibérions de nouveau, je veux bien fournir à la Chambre l'occasion d'y revenir encore une fois.

M. COCKSHUTT : L'honorable ministre s'imagine que nous pouvons comprendre des articles que nous n'avons pas même lus, quand les avocats ne peuvent pas s'entendre sur la portée des amendements proposés. Quel inconvénient y a-t-il à attendre un jour ou deux, pour que nous ayons le temps de les étudier et les comparer avec le bill ?

M. FISHER : La dernière fois le bill a été réservé expressément pour que les amendements proposés fussent soigneusement étudiés par le ministère de la Justice et rédigés de manière à répondre aux vœux de la Chambre.

M. SPROULE : Nous avons besoin d'un délai raisonnable pour étudier ces amendements, et la question est de savoir si la Chambre a eu le temps nécessaire ou non. L'honorable ministre devrait se rendre au désir de l'honorable député de Brantford. Cela n'empêchera pas le bill d'être adopté plus tard.

M. WHITE : Je conseillerais au ministre d'accorder la requête de l'honorable député de Brantford, car, s'il la refuse et s'il est fait rapport du bill, l'honorable député de Brantford pourra, quand le bill viendra en troisième lecture, demander qu'il soit de nouveau discuté en comité génral. Dans ces circonstances, il me semble que le ministre devrait céder, vu surtout que l'honorable député de Brantford n'a pas eu l'occasion de prendre connaissance des amendements proposés.

M. FISHER : J'allais proposer qu'il fût fait rapport du bill, mais que la troisième lecture n'eût pas lieu aujourd'hui. Quand j'en proposerai la troisième lecture, si l'honorable député de Brantford désire y changer quelque chose, il pourra demander qu'il soit renvoyé devant le comité général de la Chambre. C'est la manière la plus simple et la plus logique de procéder.

M. TAYLOR : Nous acceptons cela.

M. le PRESIDENT fait le rapport du bill.

LOI DES CHEMINS DE FER DE 1903—AMENDEMENT.

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je propose la troisième lecture du bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer de 1903. Ce bill que nous avons déjà discuté l'autre jour a trait à la présidence de la commission des chemins de fer.

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : J'ai donné avis à l'honorable ministre de la Justice que je proposerais la suppression de l'article 4. Cet article se lit comme suit :

Si au cours de la période écoulée entre la date de la nomination de ce chef de la commission ou de sa démission de sa charge judiciaire et la date de sa démission ou de sa retraite du poste de chef de la commission, le traitement attaché à la charge judiciaire qu'il occupait lors de sa nomination, ou dont il s'est démis dans le but d'accepter la nomination de chef de la commission, a été augmenté, la pension à lui être accordée, en vertu du présent acte, peut être augmentée dans la même proportion.

Par les articles 2 et 3, il est décrété que si le commissaire en chef était un juge d'une cour supérieure à la date de sa nomination comme chef de la commission, il aura droit à une pension égale à celle qu'il aurait reçue étant juge. Ce sont là assurément des avantages considérables, et nous sommes allés aussi loin que le permettaient les circonstances. Le Parlement a décidé que si un juge a exercé ses fonctions pendant quinze ans et s'il devient affligé d'une infirmité permanente qui l'empêche de remplir les devoirs de sa charge, il recevra, à titre de pension, une somme égale aux deux tiers de ses émoluments. La même loi décrète encore que si un juge atteint l'âge de soixante-quinze ans après avoir exercé les devoirs de sa charge pendant vingt ans, ou atteint l'âge de soixante-dix ans, après avoir rempli les devoirs de sa charge pendant vingt-cinq ans, ou, quel que soit son âge, il a rempli les devoirs de sa charge pendant trente ans, il aura droit à sa retraite avec une pension égale à ses émoluments. M. le juge Killam, qui s'est démis de ses fonctions de magistrat pour accepter la présidence de la commission des chemins de fer, a droit à tous les avantages, absolument comme s'il était resté juge. Le projet de loi actuel, s'il est adopté, s'appliquera chaque fois qu'un juge d'une cour supérieure sera nommé commissaire en chef. Le juge Kil-

lam a été juge pendant vingt ans et il est maintenant âgé de cinquante-cinq ans. S'il occupe la charge de commissaire en chef pendant dix ans, il aura droit, en vertu du paragraphe de la lettre " c " de l'article 3 de ce bill, à sa retraite avec une pension égale à ses émoluments, sans compter que, dans l'intervalle, il aura profité des avantages de sa nouvelle position, soit une somme de $30,000 en dix ans.

En vertu de l'article 2, s'il se retirait à présent, il aurait droit à une pension égale aux deux tiers de ses émoluments.

Voici la situation : si nous améliorons la position des juges, si nous modifions la loi concernant leurs pensions de retraite, le commisaire en chef actuel, ou tout autre juge que nous pourrions nommer plus tard à cette charge, auront droit, non seulement à tous les avantages attachés à cette position, mais ils participeront aussi à tous les avantages qui pourront, par la suite, être accordés à ceux qui auront continué à remplir leurs fonctions de magistrats.

Je ne crois pas que cette proposition soit juste, et je suis certain que, dans bien des cas, elle consacrera de graves injustices. Si nous portions à $15,000 les émoulument des juges, celui qui accepte la présidence de la commission du chemin de fer aujourd'hui pourrait démissionner demain, puisqu'il a été juge pendant vingt ans—il pourrait démissionner également s'il n'avait été juge que pendant quinze ans, et il recevrait une pension annuelle de $10,000, égale à ses émoluments actuels. Que le commissaire en chef démissionne volontairement, ou qu'il prenne sa retraite pour cause d'infirmité permanente, il aurait droit à tous les avantages dont pourrait bénéficier un juge qui aurait continué à remplir ses fonctions de magistrat. Je m'oppose à cela aussi énergiquement qu'il est en mon pouvoir de le faire, et j'espère que les honorables membres des deux côtés de la Chambre réfléchiront sérieusement avant de permettre qu'un homme, quelque éminent qu'il soit, puisse jouir des avantages attachés à deux positions.

Comme je viens de le dire, le juge Killam, en acceptant cette nouvelle fonction, augmente ses émoluments de $3,000 par année, soit $30,000 en dix ans, avec toutes les chances que ses nouveaux émoluments soient portés à un chiffre encore plus élevé. Il profitera également de toute augmentation que le Parlement pourra à l'avenir accorder aux juges. Le président de la commission des chemins de fer, entre la date de sa nomination et celle de sa retraite, a un temps presque illimité—vingt ou trente ans—pour prendre une décision, et dans l'intervalle il profite de tous les avantages qui pourront être accordés aux juges.

Prenons comme exemple le cas du juge Killam. Il peut conserver sa charge pendant vingt ans, et ce changement lui aura valu $60,000. Dans ces vingt années de grands changements peuvent survenir dans le pays ; les émoluments des juges peuvent être considérablement augmentés et la pension de retraite des juges de la cour suprême peut être portée à $15,000, et le juge Killam aurait droit, lui aussi, à cette pension. Je n'en dirai pas davantage, mais j'ai l'intime conviction que nous nous engageons dans une mauvaise voie si nous adoptons ce projet de loi. Je propose que le bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer de 1903 soit renvoyé devant le comité général de la Chambre pour être amendé par l'élimination de l'article 4 dudit bill.

M. FITZPATRICK : Comme je l'ai expliqué en déposant le bill, et à plusieurs reprises au cours des délibérations en comité, notre intention en demandant l'adoption de ce projet de loi est de permettre à un juge d'accepter la charge de président de la commission des chemins de fer sans avoir à en souffrir, ni sous le rapport de sa situation, ni sous le rapport de la pension de retraite attachée à cette charge. Cet article du bill n'a d'autre but que de réaliser cet objectif relativement à toute augmentation d'émoluments qui pourrait être accordée à un juge, pendant qu'il occupera la charge de commissaire en chef des chemins de fer. Cet article est aussi nécessaire qu'aucun autre du bill, si nous voulons que le but soit atteint. Je regrette d'avoir à déclarer que je ne puis accepter l'amendement proposé par mon honorable ami (M. Lennox.)

M. SPROULE : Cela me paraît être une loi d'exception bien caractérisée.

M. FITZPATRICK : Cela a déjà été dit.

M. SPROULE : Une vérité ne saurait être répétée trop souvent. Tant que le ministre ne consentira pas à faire ce que nous croyons juste, nous sommes excusables de le lui rappeler. Cette loi n'est faite que pour les juges et pour personne autre.

M. FITZPATRICK : J'ai bien peur qu'il en soit ainsi.

M. SPROULE : C'est ce qui la rend mauvaise. Elle donne au titulaire l'avantage d'occuper une meilleure position, tout en profitant des avantages qui pourront être accordés aux juges plus tard. Je considère que c'est une loi injuste.

(L'amendement (M. Lennox) est mis aux voix.)

POUR :

Messieurs

Alcorn,	Lake,
Ames,	Lalor,
Archambault,	Lancaster,
Armstrong,	Lennox,
Barker,	Maclean (York-s.),
Barr,	McCarthy (Calgary),
Bennett,	McLean (Queen, I.P.-E.)
Bergeron,	Martin (Queen, I.P.-E.),
Blain,	Monk,
Boyce,	Paquet,
Chisholm,	Porter,
Christie,	Roche (Marquette),

Clare,
Clements,
Cochrane,
Cockshutt,
Crocket,
Elson,
Ganong,
Gunn,
Henderson,
Herron,
Hughes (Victoria),
Ingram,
Jackson (Elgin),
Schaffner,
Sproule,
Staples,
Stockton,
Taylor,
Walsh,
White,
Wilmot,
Wilson (Lennox-et-Add.),
Worthington,
Wright (Muskoka).—47.

CONTRE.

Messieurs

Beauparlant,
Béland,
Black,
Bole,
Borden (sir Frederick),
Boyer,
Brodeur,
Caldwell,
Calvert,
Carney,
Carvell,
Cash,
Clark (Essex),
Costigan,
Crawford,
Cyr,
Demers (St-Jean),
Derbyshire,
Desjardins,
Dubeau,
Ethier,
Fielding,
Finlay,
Finlayson,
Fisher,
Fitzpatrick,
Fortier,
Galliher,
Gauvreau,
Geoffrion,
Girard,
Gladu,
Gordon,
Grant,
Greenway,
Guthrie,
Hall,
Hughes (King, I.P.-E.),
Jackson (Selkirk),
Johnston (Cap-Breton-n.),
Johnston (Lambton),
Kennedy,
Lamont,
Laurier (sir Wilfrid),
Laurier (L'Assomption),
Lavergne (Drum.-et-Arth.),
Lavergne (Montmagny),
Law,
LeBlanc,
Lemieux,
Loggie,
Lovell,
Maclean (Lunenburg),
Macpherson,
McCool,
McIntyre,
McIsaac,
McKenzie (Bruce),
McKenzie (Cap-Breton-nord),
McLennan,
Marcil (Bagot),
Marcil (Bonaventure),
Meigs,
Mulock (Sir William),
Oliver,
Parmelee,
Paterson,
Piché,
Pickup,
Préfontaine,
Proulx,
Riley,
Rivet,
Roche (Halifax),
Ross (Yale-Cariboo),
Savoie,
Schell (Glengarry),
Schell (Oxford),
Scott,
Sifton,
Sinclair,
Sloan,
Smith (Nanaïmo),
Stewart,
Talbot (Bellechasse),
Talbot (Strathcona),
Telford,
Tobin,
Turgeon,
Turriff,
Watson,
Wright (Renfrew),
Zimmerman.—93.

ABSTENTION SIMULTANEES.

Ministérielles.

Adamson,
Belcourt,
Macdonald (Pictou),
Bourassa,
Bourbonnais,
Bureau,
Burrows,
Campbell,
Conmee,
Dyment,
Emmerson,
Bickerdike,
Gallery,
German,
Gervais,
Sutherland (Oxford),
Harty,
Hyman,
Logan,
McCarthy (Simcoe),
McColl,
Martin (Wellington),
Mayrand,
Miller,
Ratz,
Wilson (Russell).

Opposition.

Avery,
Bland,
Borden (Carleton),
Brabazon,
Broder,
Léonard,
Lewis,
Clarke (Toronto),
Daniel,
Maclaren,
Fowler,
Foster,
Tisdale,
Macdonell,
Kemp,
Haggart,
Reid (Grenville),
Pringle,
Lefurgey,
Northrup,
Ward,
Seagram,
Morin,
Perley,
Osler,
Forget.

L'amendement (M. Lennox) est rejeté.

Le bill, tel qu'amendé, est lu une troisième fois et adopté.

BILLS VOTES EN TROISIEME LECTURE.

Le bill (n° 51) concernant l'adjudication des travaux de l'Etat.

Le bill (n° 53) modifiant l'Acte concernant le ministère des Chemins de fer et des Canaux.

Le bill (n° 54) modifiant l'Acte des Travaux publics.

SUBSIDES—ABUS DE LA FRANCHISE POSTALE.

L'honorable M. W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

M. H. B. AMES (Montréal, division Saint-Antoine) : Monsieur l'Orateur, avant que la Chambre se forme en comité des subsides, je désire signaler ce qui me paraît être un abus de la franchise postale. Depuis quelques jours, un certain nombre de mes électeurs, ainsi que des citoyens appartenant à d'autres divisions électorales, ont reçu, franc de port, des circulaires faisant de la réclame à une maison de Montréal, engagée dans la fabrication et la vente d'articles de dentisterie—l'Institut dentaire Franco-américain. J'ai reçu de Saint-Thomas, Ottawa, Montréal, Québec, Toronto, en un mot de presque toutes les parties du pays, des lettres dans lesquelles des dentistes et autres personnes exerçant des industries similaires, déclarent que ces circulaires purement commerciales ont été adressées à virtuellement tous les dentistes des deux anciennes provinces. Cette affaire a été portée à ma connaissance par un citoyen de Montréal qui fait le commerce de gros dans ces mêmes articles, et il se plaint de ce que ses rivaux se servent de la poste pour faire distribuer gratuitement une grande quantité d'annonces . Je suis informé de plus que si c'est nécessaire, on peut

produire des témoins qui diront ce qu'ils ont vu eux-mêmes de la préparation de ces circulaires dans une maison de commerce de Montréal.

M. LANCASTER : Où ont-elles été mises à la poste ?

M. AMES : Les lettres paraissent avoir été préparées à Montréal, puis envoyées à Ottawa pour y être affranchies.

M. LANCASTER: Comment sont-elles affranchies ?

M. AMES : Elles sont toutes affranchies de la même manière. J'aimerais à communiquer ces enveloppes au directeur général des Postes pour qu'il voie lui-même les contreseings en question.

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) : Monsieur l'Orateur, j'admets avec l'honorable député qui vient de porter cette affaire à la connaissance de la Chambre que l'emploi de la franchise postale, dans un cas comme celui qu'il mentionne, est contraire à l'esprit de la loi qui accorde la franchise aux députés. Ce n'est pas la première fois qu'on abuse de la franchise ; ce n'est pas la première fois que je suis appelé à prendre la parole dans cette Chambre pour protester contre ces abus. Mais comment les empêcher ?

Dans le cas particulier qui nous occupe, j'ai moi-même reçu des plaintes, mais aujourd'hui seulement, et j'ai demandé des explications à une des personnes en cause. J'ai constaté qu'on s'est servi de différents noms ou différentes initiales. Les enveloppes que l'honorable député m'a communiquées portent tous les initiales du même député, mais on en a aussi employé d'autres et, autant que j'ai pu m'en rendre compte, sans y être autorisé.

Depuis quelques années on a pris l'habitude d'affranchir les lettres avec un sceau, et cet affranchissement est accepté à la poste. Il est facile de se procurer un double ou une copie de ces sceaux, et c'est ainsi qu'on peut abuser du privilège accordé aux députés. L'an dernier, le sous-ministre a appelé mon attention sur cette question et il m'a proposé d'exiger que les députés signassent leur nom au long. (Marques d'approbation.)

Si cette opinion est partagée par la majorité de la Chambre, je suis prêt à la mettre à exécution.

M. LOGAN : Les initiales suffiraient.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami (M. Logan) est d'avis que la signature en toutes lettres exigerait trop de travail. Je suis bien prêt à prendre les mesures que les membres de la Chambre croiront les plus sages. Je crois qu'on devrait abolir l'usage des sceaux. A l'attitude de la Chambre, je crois comprendre qu'elle est d'avis que l'affranchissement,—la signature ou les initiales—devrait être écrit à la main.

Quelques députés : Les initiales.

Sir WILLIAM MULOCK : Je suis tout disposé à adopter ce règlement. Si j'interprète bien le sentiment de la Chambre, je crois que la majorité est en faveur des initiales.

Voix nombreuses : Très bien ! très bien.

Sir WILLIAM MULOCK : S'il est entendu que nous n'accepterons plus l'affranchement au moyen d'un sceau, nous exigerons les initiales écrites à la main, et je donnerai des ordres en conséquence.

Un député : Comment ferez-vous dans les ministères?

Sir WILLIAM MULOCK : Les ministères jouissent de la franchise postale en vertu d'un décret du conseil des ministres, passé il y a déjà plusieurs années. Mais, à la suite du sentiment que la Chambre vient d'exprimer, il sera peut-être nécessaire de le modifier. Ce décret est en vigueur depuis environ 15 ans ; il a été rendu, je crois, en 1891.

M. W. F. MACLEAN : Ce que vient de dire le ministre ne s'applique qu'au bureau de poste de la Chambre?

Sir WILLIAM MULOCK : Oui, et je comprends qu'il est entendu que l'usage des sceaux sera interdit et que nous exigerons les initiales des membres. Ce changement sera mis à exécution immédiatement.

M. AMES : L'honorable ministre a dit un mot que je tiens à relever. Il prétend que dans le cas actuel on s'est servi de sceaux sans l'autorisation de leurs propriétaires. J'aimerais à savoir si cela ne constitue pas sinon une violation de la loi, du moins un manquement grave à la dignité de cette Chambre, et le ministre peut-il nous dire si quelque chose a été fait pour punir ceux qui font usage de ces sceaux sans autorisation ?

M. W. F. MACLEAN : Et leur faire payer les frais de port.

Sir WILLIAM MULOCK : Personne n'a plus à cœur que moi de protéger le revenu postal, mais on remarquera que ces choses-là n'arrivent généralement qu'au début d'une nouvelle législature.

M. COCHRANE : Et en temps d'élection.

Sir WILLIAM MULOCK : En temps d'élection ce sont des circulaires politiques et non des circulaires commerciales qu'on distribue. L'an dernier, nous avons eu à nous occuper de ces brochures politiques, mais les abus comme celui dont il est question en ce moment ne se produisent généralement que lorsqu'il y a de nouveaux députés peu au courant de la pratique et de l'esprit de la loi et qui sont portés à se montrer trop généreux. Quand on demande à un député—comme cela m'est arrivé plus d'une fois—s'il a permis à quelqu'un de se servir

de son sceau, il s'empresse de nier avec indignation ; mais si on insiste et le serre d'un peu près, il est obligé d'avouer qu'il a peut être accordé cette permission dans quelques cas isolés, pour des bagatelles, sans supposer qu'il en serait fait un pareil abus. C'est ainsi qu'un député se trouve, bien innocemment, plus ou moins en faute. C'est dans ce sens que je dis que l'abus a été commis sans autorisation. En d'autres termes, je pourrais dire que certains députés n'ont pas été assez prudents en donnant ce que j'appellerai un demi-assentiment. Je suis convaincu que ce débat aura de bons résultats, surtout si la règle dont j'ai parlé est observée.

L'honorable M. PETER WHITE (Renfrew-nord) : Puisque nous en sommes sur cette question de l'abus de la franchise postale par les députés, j'espère que le directeur général des Postes daignera s'occuper de l'abus de cette même franchise par les membres du Gouvernement. Longtemps avant la date de la dernière élection générale, tout le pays a été inondé de brochures qui ont été expédiées partout avec le contreseing du directeur général des Postes. Ces objets de correspondances n'étaient pas affranchis par les sous-ministres, mais par le directeur général des Postes lui-même.

Sir WILLIAM MULOCK : Permettez, s'il vous plaît. Je mets n'importe qui au défi de montrer des pamphlets électoraux que j'aurais expédiés en franchise pendant les vacances de la Chambre.

M. WHITE : Eh ! bien, voici ce que j'ai à dire. Si j'avais pu prévoir que le ministre des Postes nierait la vérité de mes allégations j'en aurais apporté les preuves.

Sir WILLIAM MULOCK : J'affirme que ces preuves n'existent pas.

M. WHITE : J'ai en ma possession les pamphlets électoraux de l'un des partis politiques—ce n'est pas le parti dont je suis membre, mais celui auquel appartient le directeur général des Postes—et je sais de source certaine qu'ils portent le contreseing du directeur général des Postes.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami ne me rend pas justice; j'ai contredit sa déclaration.

M. SAM. HUGHES : Comment le savez-vous ?

Sir WILLIAM MULOCK : Le représentant de Renfrew (M. White) a tort de tenir ce langage, car je n'ai jamais permis cela et je suis convaincu que cela n'a jamais eu lieu.

M. WHITE : Je suis bien aise d'entendre le directeur général des Postes déclarer qu'il n'a jamais permis d'apposer son contreseing sur ces pamphlets électoraux. Il n'a peut-être pas accordé d'autorisation formelle, mais il était notoire, au moins dans toute l'étendue de la province d'Ontario, que les pamphlets mis en circulation étaient affranchis par lui. On aurait probablement soulevé moins d'objections contre la ligne de conduite adoptée par le directeur général des Postes. . . .

Sir WILLIAM MULOCK : Je n'ai pas adopté cette ligne de conduite.

M. WHITE : Alors, contre la ligne de conduite adoptée par quelqu'un. . . .

Sir WILLIAM MULOCK : Personne ne s'est servi de mon contreseing.

M. l'ORATEUR : Le directeur général des Postes nie qu'on ait fait usage de son contreseing et on ne devrait pas, il me semble, persister à faire cette assertion.

M. WHITE : Je m'incline devant votre décision, Monsieur l'Orateur. Naturellement, je suis tenu de m'en rapporter au directeur général des Postes qui déclare qu'il n'a pas permis de se servir de son contreseing.

Sir WILLIAM MULOCK : Et on ne s'en est pas servi, non plus.

M. COCHRANE : Oui.

M. WHITE : Si le ministre de la Justice est ici, je voudrais connaître son opinion sur l'emploi de ces contreseings, sans autorisation. Je ne me donne pas pour un avocat ; je ne sais pas à quoi s'expose celui qui se sert ainsi de ces contreseings, sans autorisation, mais il me semble qu'il doit être passible de quelque peine.

Une VOIX : C'est un faux.

M. WHITE : Je crois bien que c'est un faux. Quoi qu'il en soit de l'emploi qu'on a pu faire du contreseing du directeur général des Postes, il est certain qu'une grande quantité de brochures électorales a été mise en circulation par la poste dans l'intérêt du parti libéral. Les conservateurs n'ont pas joui du même privilège. Je sais qu'on m'a offert de distribuer dans mon comté deux ou trois cents numéros de l'édition quotidienne d'un certain journal pendant les six semaines avant l'élection. Après que j'eusse accepté cette offre, on a découvert que les règlements du ministère des Postes s'opposaient à l'envoi de ces journaux, si ce n'est séparément et port payé. Naturellement, je ne pouvais pas m'attendre que le directeur du journal qui m'offrait ces numéros gratuitement consentît à les affranchir. Je déclare donc que ce système, qui a profité au parti libéral, a nui au parti conservateur au cours de la dernière électoin.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : J'ai un autre compte à régler avec le directeur général des Postes. Au cours de la dernière lutte électorale, on a distribué dans ma circonscription de gros paquets de pamphlets politiques. Je n'en connais pas précisément la nature mais, vu que personne

ne les a lus, peu importe. La dernière initiale du contreseing était un "B", cependant, je ne saurais dire si c'était l'initiale du nom du représentant d'Ottawa. Je demanderai au ministre s'il sait que ces colis ont été affranchis par un député après la session. Je lui demanderai aussi s'il a ordonné aux différents receveurs du pays d'accepter les brochures ainsi contresignées. A-t-il permis aux receveurs d'accepter les contreseings dans les bureaux de poste au lieu d'exiger que ces objets de correspondance fussent déposés à la poste à Ottawa ? Il est bon de savoir ce que le directeur général des Postes en pense.

Sir WILLIAM MULOCK : Je dirai volontiers ce que j'en pense. En réponse au représentant de Renfrew, je déclare que les contreseings dont on se sert au ministère des Postes répondent aux exigences des arrêtés du conseil rendus plusieurs années avant que je prenne la direction du ministère. Mon sceau officiel est confié à mon secrétaire particulier. Je sais trop combien ce fonctionnaire est digne de confiance pour croire un seul instant qu'il a permis qu'on fasse usage de mon contreseing pour affranchir des objets de correspondance au cours de l'élection—c'est-à-dire pendant les vacances de la Chambre ou depuis la prorogation du Parlement, et c'est ce que l'honorable député veut dire. Connaissant la fidélité de mon secrétaire, je suis convaincu qu'il n'a pas permis qu'on se serve de mon contreseing pendant les vacances, et je suis certain qu'on ne s'en est pas servi pour transmettre par la poste les brochures politiques en question. Puisque mon honorable ami (M. White) est si affirmatif et qu'il déclare qu'il aurait apporté des preuves s'il avait su que cette question serait soulevée, je le prierai de les apporter aussitôt que possible.

M. WHITE : Je m'efforcerai de le faire.

Sir WILLIAM MULOCK : J'irai aux renseignements, car je sais que je n'ai jamais rien parmis de semblable. Je le répète, j'ai trop de confiance dans la fidélité de mon secrétaire pour croire qu'il tolérerait un pareil abus, même par inadvertance. Rien ne serait plus contraire à mes habitudes et à mes intentions. Moi-même, pendant que j'étais sur les rangs au cours des vacances, j'ai adressé d'Ottawa des brochures politiques, mais j'ai acheté des timbres-poste au bureau et chaque brochure portait un timbre-poste de Sa Majesté, en conformité des dispositions de la loi des postes.

M. TAYLOR : Tout le monde devrait en faire autant.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est mon avis, et je vais citer un précédent pernicieux. Le premier abus qu'on m'a signalé après mon entrée en fonctions en 1896, a été l'envoi après la prorogation des Chambres d'environ 240.000 exemplaires de pamphlets politiques affranchis par le ministre de l'Agriculture de l'époque. Le port à payer représentait des milliers de dollars. C'était un abus alors et c'est un abus de nos jours. Je ne tenterai pas de disculper le ministre ou l'administration qui permet de pareils abus. Mon honorable ami (M. Sam. Hughes) me demande si j'ai autorisé cette infraction à la loi ou si j'en ai eu connaissance. En disant que je ne l'ai pas permise, j'entends aussi dire que je n'en ai pas eu connaissance. J'ignore si elle a été commise. Nul receveur n'a le droit de permettre l'envoi gratuit d'objets de correspondance de cette nature déposés à son bureau. Si mon honorable ami me dévoile le nom du délinquant, je tiendrai une enquête afin de savoir sur qui pèse la responsabilité.

M. SAM. HUGHES : Ces pamphlets électoraux, lorsqu'ils furent reçus dans le comté de Victoria, ne portaient pas le timbre de la poste, mais un simple paraphe dont la dernière lettre était un B lisiblement écrit. Ces pamphlets ont été adressés à tous les électeurs libéraux ou conservateurs de la circonscription que j'ai l'honneur de représenter de la part de l'association libérale. Pourquoi ces colis n'ont-ils pas été timbrés à Ottawa. Je suppose qu'on avait pris des arrangements pour les expédier dans des sacs. Ils ne m'ont pas paru affranchis par un ministre. J'ai cru que les initiales étaient celles du représentant d'Ottawa.

Sir WILLIAM MULOCK : Si l'honorable député me montre l'une des brochures ainsi affranchies, je tâcherai de retracer la provenance. La vague description qu'il m'en donne ne me permet pas de les reconnaître. Cependant, je n'ai jamais autorisé aucune infraction à la loi. On s'élève aujourd'hui à juste titre contre l'affranchissement de ces annonces d'articles de dentisterie. L'an dernier, on m'a signalé un abus aussi grave : l'affranchissement de circulaires adressées partout par l'association des industriels du Canada. Un citoyen de Brockville s'est plaint que des masses de ces circulaires portant le contreseing du représentant de Leeds-sud avaient été expédiées d'Ottawa à Brockville, que le bureau avait été encombré pendant deux ou trois jours et que, dans l'intervalle, il n'avait pas pu recevoir son courrier. On voit donc que l'abus, probablement commis par de nouveaux députés et dont mes honorables amis se plaignent, ne date pas d'hier.

M. E. COCHRANE (Northumberland-est) : Je crois que le directeur général des Postes pourrait facilement découvrir d'où venaient tous ces pamphlets électoraux qui ont été déposés à la poste à Ottawa. Ces pamphlets n'ont pas seulement été adressés à tous les électeurs de la circonscription que je représente ; on a eu l'audace de me les adresser à moi-même, et, en les ouvrant, j'ai constaté que l'envoi était accompagné des compliments de mon adversaire. Le directeur général des Postes pousse des cris d'indignation, mais je me demande

pourquoi mon adversaire pourrait faire affranchir ses brochures par des fonctionnaires à la solde de l'Etat et les expédier franco par la poste ainsi privée de recettes légitimes. Au reste, ces brochures ont été contresignées par un ministre. On a eu recours à la ruse. Les pamphlets qui ont été répandus dans Northumberland-est ne portaient pas de timbres-poste, mais des espèces de caractères que je n'ai pas réussi à déchiffrer. C'était l'œuvre de l'un des ministères, autrement le bureau de poste à Ottawa n'aurait pas accepté ces pamphlets et ne les aurait pas répandus dans toute l'étendue du pays. Ils comprenaient ces "pointers" nos 1, 2 et 3 que le ministre des Douanes a fait imprimer aux dépens du public et j'ai pensé qu'il était cruel de les fourrer dans la cervelle de cette manière. J'ignore si ces pamphlets m'ont fait du tort. J'ai été élu bien que mes adversaires eussent déployé tous leurs efforts pour me vaincre, non seulement à l'aide de ces brochures, mais en dépensant de fortes sommes provenant, je n'en doute pas, des promoteurs de ce chemin de fer transcontinental.

M. LENNOX (Simcoe-sud) : Quant à savoir si, comme le demande le directeur général des Postes, la Chambre est d'avis de maintenir ou d'abolir l'exercice de la franchise comme autrefois, je ne vois aucun inconvénient à exiger que les députés paraphent leurs lettres, mais ce serait nous causer de grands embarras que de nous empêcher de nous servir de notre sceau ordinaire pour affranchir les imprimés que nous adressons souvent, nos discours et les Livres bleus par exemple. Le public a certainement intérêt à savoir ce qui se passe au Parlement, et les habitants d'une circonscription électorale tiennent plus à lire les discours de leur représentant que le compte rendu des délibérations de la Chambre. Par conséquent, on devrait, il me semble adopter un moyen terme et permettre d'affranchir les imprimés au moyen d'un sceau et exiger que les lettres soient paraphées.

M. HENDERSON : Je n'ai qu'un mot à dire sur la question soulevée par le représentant de Montréal. Pendant un certain temps, avant la dernière élection générale, le comté de Halton a été inondé d'écrits politiques expédiés d'Ottawa. Je ne me plains pas tant du transport gratuit de ces imprimés que du privilège accordé à mon adversaire de couvrir le pays de ces pamphlets sans en payer le port, tandis que la même faveur m'était refusée. La franchise des membres du Parlement prend fin à l'époque de la prorogation, mais en ce qui me concerne et en ce qui concerne le représentant de Northumberland, un fonctionnaire de l'Etat s'est servi de sa franchise en faveur de mon adversaire, tout en refusant de me rendre le même service. Bien plus, non content de répandre dans tout le pays les "pointers" nos 1, 2 et 3 avec le portrait du premier ministre sur la couverture, ces brochures portaient, imprimés, les mots: "Avec les compliments", suivis du nom de mon adversaire. C'était pousser la plaisanterie trop loin. J'étais naturellement porté à croire que ces pamphlets étaient distribués par le Gouvernement, dans l'intérêt de sa cause, mais j'ai compris mon erreur en constatant qu'ils portaient à l'intérieur une dédicace de mon adversaire.

Le directeur général des Postes est dans le vrai lorsqu'il dit que le ministère devrait être plus à l'abri des abus. Je n'affirme pas qu'il a eu connaissance de ce dont je me plains, mais c'était assurément un grave abus de la franchise, non de la part d'un membre de cette Chambre, mais de la part d'un fonctionnaire de l'Etat. Une enquête devrait avoir lieu, afin de découvrir quel fonctionnaire a affranchi non seulement des pamphlets politiques, mais des objets de simple correspondance, puisqu'ils portaient à l'intérieur la mention qu'ils étaient adressés avec les compliments du candidat. Pour affranchir les imprimés de la manière ordinaire, il aurait probablement fallu dépenser de quatre à cinq cents dollars.

Une VOIX : Qui avait affranchi ces imprimés ?

M. HENDERSON : Je ne saurais dire. J'ai parcouru la liste des employés publics afin de découvrir de qui étaient les initiales que portaient ces pamphlets électoraux, mais sans succès. Naturellement, ce paraphe pouvait être celui d'un fonctionnaire nommé depuis la publication de la dernière liste. Je me demande même si ces paquets ont été déposés au bureau de poste des Communes ; cependant, je crois qu'ils sont partis directement de l'un des ministères, et la responsabilité devrait retomber sur ce ministère. Le directeur général des Postes déclare à juste titre que ce sont là des pratiques que nous ne devons pas tolérer. Il fera une enquête minutieuse, à n'en pas douter, afin de découvrir s'il ne pourrait pas exercer une certaine influence sur ses collègues.

M. TAYLOR : Il y a quelques instants, un député qui occupe un siège en arrière du directeur général des Postes a dit à celui-ci qu'au cours de la dernière session l'association des industriels a déposé au bureau de poste de Brockville des circulaires commerciales affranchies par le représentant de Leeds-sud. Il y a vingt et un ans que je fais partie de cette Chambre—le directeur général des Postes et moi avons été élus le même jour, si je ne me trompe—et pendant tout ce laps de temps, je n'ai jamais abusé de la franchise. Pendant la session, ainsi que tous les députés, j'ai le droit d'envoyer par la poste, franc de port, toutes sortes d'objets de correspondances, et à titre de whip de mon parti, j'ai dû, à la veille des élections générales, expédier des pamphlets politiques dans des circonscriptions

qui n'avaient pas de représentants dans les rangs de l'opposition. Pendant la dernière session, l'association des industriels a publié non pas des circulaires commerciales, mais des écrits destinés à faire comprendre au public ce que la protection peut faire pour l'industrie canadienne.

Sir WILLIAM MULOCK : Ces écrits n'avaient-ils aucune tendance politique ?

M. TAYLOR : Non, dans un sens, et ils n'étaient assurément pas d'un caractère commercial. Ils démontraient l'excellence de la protection et l'hypocrisie du présent Gouvernement qui prétend être hostile à la protection sans oser appliquer ses doctrines et tout en se sentant obligé de s'affubler de la défroque d'autrui. Ce sont de pareilles brochures que j'ai affranchies pendant la dernière session, mais tandis que l'opposition expédiait des centaines de livres——

Sir WILLIAM MULOCK : Des wagons complets.

M. TAYLOR :——le parti libéral, ses whips et les fonctionnaires des différents ministères en adressaient des tonnes. Les pamphlets politiques, affranchis par les employés de l'Etat, étaient confiés à la poste à leur sortie des bureaux des ministères, pendant les vacances de la Chambre, tandis qu'il nous fallait payer de nos propres deniers le port de tous nos imprimés.

J'ai chez moi l'un de ces écrits que j'ai reçus à la veille de l'élection. Il est affranchi par un fonctionnaire public et je le montrerai à la Chambre, si on me le demande. En flagrante violation de la loi, les employés publics expédiaient ces pamphlets pendant les vacances et les répandaient partout à profusion. J'en ai que le ministre du Commerce a affranchi et d'autres que j'ai reçus l'automne dernier sont paraphés ainsi : "J. S., M.P."

M. W. F. MACLEAN : John Smith.

M. TAYLOR : Non, c'est la paraphe du ministre des Travaux publics. Il y a deux ou trois ans, pendant les vacances, M. Britton a reçu un pamphlet sur lequel mon contre-seing était apposé. Des journaux de l'endroit m'ont accusé d'affranchir des imprimés pendant les vacances, ce que je n'avais pas le droit de faire. J'ai offert de parier qu'il n'en était rien... (Exclamations.) Ces brochures sont restées là, retenues par le directeur général des Postes ou par un autre, et ce n'est que l'automne dernier qu'elles furent expédiées d'Ottawa. D'après les nouvelles que je reçois de tous les coins du pays, je suis certain qu'une grande partie des objets de correspondance qui ont été déposés à la poste à Ottawa au cours de la session, n'est parvenue aux destinataires qu'au lendemain de l'élection, ayant été retenue par le ministre ou quelques-uns de ses subordonnés.

M. SAM. HUGHES : J'interviens pour une question à mon honorable ami. Sait-il que des milliers d'imprimés que votre humble serviteur a déposés à la poste pendant la session ne sont pas encore parvenus à leurs destinataires ? On m'apprend que huit cents sacs remplis de ces imprimés affranchis par des députés de cette Chambre se trouvent dans un passage souterrain du bureau de poste de cette ville.

M. TAYLOR : Il se peut que les imprimés dont parle le représentant de Victoria aient subi le même sort que les brochures reçues par un receveur de la poste de l'Ouest qui a avoué avoir jeté au feu toutes les brochures semblables apportées à son bureau.

M. SAM. HUGHES : Il y a une légion de receveurs respectables.

M. TAYLOR : Ces brochures ont pu être jetées au feu à Ottawa même.

M. SAM. HUGHES : Non; on m'apprend qu'il y en a huit cents sacs dans cette ville.

M. TAYLOR: Le directeur général des Postes ouvrira peut-être une enquête à ce sujet. Il serait intéressant de savoir si cette grande quantité d'objets de correspondance qui auraient dû être expédiés aussitôt reçus sont encore emmagasinés dans cette ville. Je me plais à le répéter : jamais au cours des vingt et une années de ma carrière parlementaire je n'ai abusé de la franchise. Mais le directeur général des Postes et ses collègues ont contresigné des pamphlets électoraux pour les expédier pendant les vacances lorsque la loi ne permet pas aux membres du Parlement d'exercer leur privilège de franchise.

Sir WILLIAM MULOCK : L'honorable député m'a nommé.

M. TAYLOR : Je n'ai pas désigné le directeur général des Postes, mais ses collègues. Quelques-uns de ces pamphlets ont été distribués dans ma circonscription électorale et des amis qui m'entourent, les représentants de Renfrew (M. White), de Northumberland (M. Cochrane), de Halton (M. Henderson) et d'autres, peuvent en dire autant. Nos électeurs ont reçu ces imprimés—Vérités pour les électeurs, nos 1, 2 et 3—dans des enveloppes fournies par l'Etat, affranchies pendant les vacances au moyen d'un contreseing et expédiées illégalement par nos adversaires. De notre côté, afin de transmettre nos pamphlets électoraux pendant les vacances, il nous a fallu acheter des timbres-postes tout comme le directeur général des Postes.

M. DERBYSHIRE : Le grand malheur !

M. TAYLOR : Tel fut notre malheureux sort, tandis que mon honorable ami, le représentant de Brockville (M. Derbyshire) pouvait transmettre ses imprimés franc de port, bien que ce fût une flagrante violation de la loi.

M. FINLAY (Peterborough-est) : Je suis content d'entendre mes bons amis, les conservateurs, tenir ce langage. J'ai reçu des pamphlets électoraux de mes adversaires ; ils portaient le contreseing de M. Carscallen et la mention : " faveur de " John A. Sixsmith, mon adversaire. Ces pamphlets n'ont pas été adressés à plusieurs de mes amis seulement ; j'en ai reçu moi-même.

M. COCKSHUTT : En présence de ces révélations, le directeur général des Postes devrait retirer ce qu'il a dit de l'abus de la franchise par les nouveaux députés. J'espère que cette réflexion ne s'applique pas aux membres de la gauche, car on a établi d'une manière irréfutable que cet abus existait dans les anciennes Chambres. Il n'est pas juste, à mon sens, de laisser entendre que les coupables sont de nouveaux députés.

Sir WILLIAM MULOCK : Le représentant de Leeds-sud (M. Taylor) déclare qu'il n'a jamais contresigné illégalement des pamphlets électoraux, qu'il n'a jamais abusé de la franchise. La loi ne spécifie pas, j'en conviens, le genre d'imprimés ou d'écrits que les membres du Parlement peuvent expédier en franchise pendant les sessions ; chaque député est constitué l'arbitre de sa conduite sous ce rapport. Les imprimés dont mon honorable ami a expédié des tonnes en franchise, et qui sortaient des ateliers de M. Griffin—il m'en a été adressé en quantité—ne devaient pas, ou du moins, n'étaient pas censés devoir servir à des fins politiques ; et ce serait faire injure à l'association qui les avait fait faire que d'insinuer qu'elle poursuivait un but politique.

Mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames) s'oppose à l'expédition en franchise de circulaires commerciales comme celles dont il s'agit ici. Eh, mais, quelle sorte d'imprimés les députés de la gauche ont-ils expédiés par la poste l'année dernière ? Etaient-ce des circulaires commerciales ?

Quelques voix : Non.

Sir WILLIAM MULOCK : N'étaient-ce pas des brochures électorales ?

M. SAM. HUGHES : Oui.

M. TAYLOR : Elles avaient trait à la politique nationale.

Sir WILLIAM MULOCK : Dans la pensée de mon honorable ami et de certains de ses collègues de la gauche, ces imprimés n'avaient aucun rapport avec la politique ; on n'aurait pas dû, dans ce cas, les expédier en franchise. Et cependant, il en fut expédié des quantités telles, que le service en fut paralysé à Brockville et en maints autres endroits. Le député de Victoria n'a-t-il pas dit qu'il a lui-même expédié huit cents sacs d'imprimés revêtus de son contreseing ?

M. SAM. HUGHES : Non ; ils avaient été affranchis par les membres conservateurs de cette Chambre, qui avaient droit de le faire.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est toujours avec crainte que j'entreprends de rompre une lance avec mon honorable et bouillant ami de Victoria (M. Hughes) ; toutefois, s'il m'était permis de lui faire une modeste observation, je lui dirais que je suis convaincu de son erreur. Tout ce que la Chambre confie à la poste, peu importe l'expéditeur, est remis entre les mains d'un fonctionnaire de la Chambre. Ce fonctionnaire n'obéit ni aux ordres du Gouvernement ni à ceux du directeur général des Postes ; il est nommé par la Chambre et responsable envers elle. Et cependant mon honorable ami de Victoria prétend que les huit cents sacs d'imprimés qu'il a confiés à la poste au cours de la dernière session sont encore cachés en quelque coin de cet édifice.

M. SAM. HUGHES : Non pas ; dans l'hôtel des postes de la ville.

Sir WILLIAM MULOCK : C'est absurde. Un incendie a détruit cet édifice presque de fond en comble . . .

M. LOGAN : Ce sont ces imprimés qui y ont mis le feu.

Sir WILLIAM MULOCK : Peut-être, en effet, faut-il attribuer à cela le châtiment que nous a infligé la Providence. L'honorable député (M. Sam. Hughes) affirme que ces sacs furent enfouis dans le sous-sol de l'hôtel des Postes d'Ottawa. L'incendie a détruit cet édifice depuis le toit jusqu'à l'étage où s'expédiait la besogne, et nous dûmes, aussitôt après l'accident, prendre possession du sous-sol pour y loger le personnel. Nous n'avons jamais cessé de l'occuper depuis—c'est dire que nous l'occupons depuis plus d'un an, depuis longtemps avant la mise à la poste des imprimés en question. L'honorable député devra donc nous accuser d'avoir caché ses sacs ailleurs, puisqu'il est impossible qu'ils aient été enfouis dans le sous-sol de l'hôtel des postes. Mon honorable ami s'est permis de faire une assertion ; à lui de la prouver. Qu'il me fournisse quelque donnée sur laquelle nous pourrons baser nos recherches.

M. COCHRANE : Allez-vous instituer une commission ?

Sir WILLIAM MULOCK : Cette affaire sera l'objet d'investigations. J'affirme que le directeur de la poste d'Ottawa et son suppléant sont aussi dignes de confiance que n'importe quel autre membre de l'administration, et qu'ils seraient les derniers à perpétrer l'acte odieux que l'honorable député (M. Sam. Hughes) dit avoir été commis. Je suis donc convaincu que l'assertion de mon honorable ami est entièrement dénuée de fondement.

M. COCHRANE : Le ministre (sir William Mulock) ferait mieux d'ouvrir une enquête au sujet de ce qui s'est passé. Au

cours de la dernière session, des candidats libéraux se sont prévalu de la franchise postale pour expédier d'Ottawa, " avec leurs compliments ", des brochures électorales dans toutes les parties du pays. Les députés conservateurs, il est vrai, ont expédié des imprimés en franchise ; mais c'était leur droit, le directeur général des Postes le sait bien, puisqu'ils les mirent à la poste au cours de la session. Mon honorable ami cherche tout simplement à déplacer le terrain de la discussion. Ces imprimés, il nous était parfaitement loisible de les expédier le lendemain de la session et même plus tard.

Nous prétendons que le directeur général des Postes, ni aucun de ses collègues n'a droit, en dehors des sessions du Parlement, d'expédier en franchise d'autres documents que ceux qui se rattachent d'une manière officielle à l'administration de son ministère. Mais les ministres sont allés plus loin que cela ; non contents d'expédier ces brochures en franchise, aux frais de l'Etat, ils ont eu encore le toupet d'y inscrire l'expression des compliments de nos adversaires. Voilà ce dont nous nous plaignons. Que le directeur général des Postes ne cherche pas à dérouter l'opinion en prétextant que nous en avons fait autant. Ce raisonnement est usé jusqu'à la corde. Le ministre a tenté d'user de son autorité pour nous empêcher, au cours de la dernière session, de jouir du privilège qui nous permet, en notre qualité de membres du Parlement, de recevoir et d'expédier en franchise nos objets de correspondance. Ce privilège, nous y avons droit, et nous nous plaisons à reconnaître que le directeur général des Postes et ses collègues du cabinet y ont droit comme nous. Mais après la clôture de la session, au moment d'entrer dans une campagne électorale, le secrétaire de mon honorable ami, qui émarge au budget, s'employait à rédiger des brochures électorales que l'on orna du portrait de sir Wilfrid Laurier, et qu'on fit distribuer par la poste ; de plus, pour ajouter l'injure à l'injustice, on eut soin d'inscrire sur ces brochures l'expression des civilités de nos adversaires.

Sir WILLIAM MULOCK : Mon honorable ami a dit que l'on peut expédier tout ce qu'on veut pendant les sessions du Parlement.

M. COCHRANE : Non pas.

Sir WILLIAM MULOCK : Il avait peut-être l'intention de le dire. Il s'agit ici de convenance et de bon goût plutôt que d'un privilège prévu par la loi. Nulle disposition de la loi ne s'oppose à ce qu'un député expédie en franchise des annonces d'articles de dentisterie ; mais l'opinion de la Chambre est opposée à un tel abus, comme l'opinion publique s'oppose évidemment à ce que, pendant la durée des sessions, la poste transporte gratuitement des imprimés qui ne concernent pas directement les députés ou ne se rattachent pas entièrement à l'administration de la chose publique. Un tel abus me paraît aussi inconvenant lorsqu'il se commet en dehors des sessions.

M. T. S. SPROULE (Grey-est) : Je profiterai de ce que le sujet est sur le tapis pour dire que l'on croit généralement, et avec raison, qu'une grande partie des imprimés que nous avons expédiés d'ici au cours de la dernière session ne sont jamais parvenus à destination. Lors de la dernière campagne électorale, j'ai eu l'occasion de demander à mes commettants s'ils avaient reçu les imprimés que je leur avais adressés d'Ottawa, et dans bien des cas il me fût répondu dans la négative. Ces imprimés, je les avais adressés moi-même, contresignés et déposés au bureau de poste de la Chambre : où sont-ils allés ensuite ? Il est évident qu'ils ont dû passer par les mains des employés de la poste et que quelqu'un a dû les intercepter, puisqu'ils ne sont jamais parvenus à destination. La même chose a dû se produire ailleurs, tandis que nos adversaires inondaient le pays de brochures portant l'expression de leurs compliments, à la faveur de la franchise postale.

Sir WILLIAM MULOCK : Les deux partis en ont fait autant.

M. SPROULE : Non ; le parti libéral est le seul qui, à ma connaissance, ait fait cela. Je sais que mon adversaire a fait distribuer, au cours de la dernière campagne électorale, des brochures politiques portant l'expression de ses compliments. Ces brochures venaient apparemment d'Ottawa, et lorsque j'arrivai dans le comté de Grey, on avait déjà commencé à les répandre. Voilà qui était inconvenant et illégal. Je n'ai pas pu reconnaître le contreseing dont on s'était servi, parce que l'écriture était tellement défigurée qu'elle en était devenue illisible. En certains cas, on parvenait bien à déchiffrer certaines lettres, mais il était impossible de dire à quel député on devait les attribuer. Ces brochures furent répandues à profusion ; la poste les avait certainement transportées gratuitement ; elles étaient censées avoir été expédiées d'Ottawa, et étaient ornées de l'expression des civilités de mon rival. M'est avis que cela était injuste. Les deux partis devraient jouir des mêmes privilèges. Pour illégal et injuste qu'était le procédé, on n'a pas dédaigné d'y recourir.

Je me suis parfois demandé si les imprimés en question avaient jamais été expédiés d'Ottawa, si on ne les avait pas interceptés à Toronto ou à quelque bureau par lequel ils devaient passer, ou si les directeurs de la poste, créatures à la dévotion du ministre, n'avaient pas pris sur eux de les faire disparaître. Cette dernière hypothèse m'a paru assez admissible, et je m'y suis arrêté d'autant plus volontiers qu'il nous fut donné de constater, au cours de la dernière session, que certain receveur de la poste des territoires du Nord-Ouest ne s'est pas fait

scrupule de brûler des imprimés expédiés par les conservateurs. Le fait fut articulé ici même, et nul ne l'a contredit. Je ne saurais dire si ce directeur de poste ignorait ses devoirs; mais ce que je sais fort bien, c'est qu'il était reconnu comme un chaud partisan du ministre et du Gouvernement. Les imprimés ne parvinrent jamais à leur destination ; le directeur de la poste les fit détruire par le feu.

M. MULOCK : Plairait-il à l'honorable député de me dire le nom de ce receveur-là ?

M. SPROULE : Je ne me le rappelle pas en ce moment. L'affaire s'est passé dans le district de Yorkton. Il m'est bien permis de revenir sur ce sujet, puisque la Chambre en a déjà été saisie et que le nom du directeur lui a été donné. Si ce nom ne m'est pas resté gravé dans la mémoire, ce sera chose facile assurément de s'en informer et de le dire au ministre. Le fait s'étant produit sur un point du pays, ne pourrait-il pas s'être répété ailleurs ? Je ne dis pas qu'il s'est répété, mais il est facile, à tout événement, de prouver à l'évidence que bien des gens n'ont pas reçu les imprimés qui leur ont été adressés au cours de la dernière session du Parlement. Le ministre ferait bien de s'enquérir de ces nombreux abus et d'en rechercher les auteurs.

M. A. ZIMMERMAN (Hamilton-ouest): Je suis bien content que cette question soit venue sur le tapis. Nombre de personnes semblent abuser de la franchise postale. Cet abus, nul ne l'ignore, est aussi vieux que nos institutions parlementaires. J'ai reçu ce matin une lettre où un de mes commettants se plaint de ce que des imprimés de nature commerciale sont adressés en franchise à différentes maisons de commerce du pays. Voici ce qu'il y est dit :

> Il est une autre question que l'on m'a prié de signaler à l'attention du directeur général des Postes par votre entremise. Comme tous leurs confrères canadiens, sans doute, les dentistes de notre localité ont reçu le colis ci-inclus; il était cacheté, renfermait des annonces et la liste des prix courants, et portait le contreseing d'un membre du Parlement. Le procédé est-il autorisé par l'usage? c'est ce que j'ignore; mais mes amis trouvent comme moi qu'il sent l'abus de privilège, et, en certains milieux, il provoque bien des commentaires. Je vous soumets le cas en vous priant d'agir selon les dictées de votre jugement.

Si l'usage ou la loi permettent l'expédition en franchise de colis de ce genre, j'espère que le Gouvernement n'hésitera pas à opérer immédiatement la réforme qui s'impose. Le transport gratuit par la poste des milliers d'annonces qui s'expédient d'ici chaque jour constitue une injustice à l'égard des autres négociants et du pays. Je le demande au directeur général des Postes, l'usage autorise-t-il l'expédition en franchise des annonces de particuliers revêtues du contreseing des membres du Parlement, et même de députés qui n'ont apparemment rien de commun avec la maison de commerce qui expédie ces annonces. D'après ce que j'en sais, le député en question est absolument étranger à cette maison de commerce.

M. SAM. HUGHES : Quel contreseing porte le colis?

Sir WILLIAM MULOCK : La Chambre a déjà été saisie, depuis l'ouverture de la présente session, de l'incident dont vient de parler mon honorable ami de Hamilton, et j'ai donné dans le temps des explications que l'on trouvera dans les " Débats." L'honorable député voudra bien, sans doute, prendre connaissance des explications que j'ai données au représentant de la division Saint-Antoine (M. Ames) ; l'abus qu'il signale est en tous points semblable à celui que vient de mentionner mon honorable ami de Hamilton-ouest (M. Zimmerman).

M. HUGHES : L'honorable député aurait-il l'obligeance de nous dire de quel contreseing on s'est servi?

M. ZIMMERMAN : Je n'ai pas les enveloppes par devers moi, les ayant envoyées au directeur général des Postes.

M. HUGHES : Mon honorable ami sait-il qui a affranchi les colis?

M. ZIMMERMAN : Les enveloppes renfermaient des circulaires et la liste des prix courants de la Dental Supply Company.

M. SAM. HUGHES : L'honorable député ne sachant pas quel député a revêtu ces enveloppes de son contreseing, comment peut-il affirmer que ce député n'avait rien de commun avec cette maison de commerce?

M. ZIMMERMAN : Informations prises, j'en suis venu à la conviction qu'il n'en faisait pas partie.

M. JOHN COSTIGAN (Victoria, N.-B.) : Puisque la question est sur le tapis, j'en profiterai pour placer quelques observations, parce qu'elle a déjà fixé mon attention et que je l'ai déjà débattue avec certains de mes collègues. Il est un autre point de la question de la franchise postale que nul n'a encore traité. Autrefois, les membres du Parlement étaient dans une situation plus avantageuse qu'aujourd'hui ; ils pouvaient affranchir leurs lettres à leur hôtel, en les revêtant de leurs initiales ou de leur sceau, et les déposer ensuite dans la boîte aux lettres la plus voisine, ce qui constituait un très grand privilège. Des abus s'ensuivirent. Les initiales furent imités à tel point, que la Chambre dut s'occuper de la question. Le directeur général des Postes d'alors prit la sage détermination de mettre fin à cet état de choses, et décida que les lettres ne seraient plus admises à la franchise qu'au seul bureau de poste de la Chambre des communes. C'est fort incommode de ne pas pouvoir déposer ses lettres dans les boîtes de la ville et d'être obligé de les apporter ici. Pour ceux qui ont étudié la question, il est évident que l'on a sagement agi en restrei-

gnant l'admission à la franchise au seul bureau de poste de la Chambre des communes, mais je proposerai au directeur général des Postes d'étendre le privilège jusqu'au point de permettre aux députés de mettre leurs lettres à la poste en ville, pourvu qu'ils aient soin d'y apposer leur signature en toutes lettres. Si l'on imitait très fréquemment les initiales, il n'y a guère lieu de craindre qu'on imitera les signatures. Des députés ont reçu du bureau de poste des lettres qu'ils n'avaient jamais vues et qui, cependant, semblaient revêtues de leurs initiales. Le directeur général des Postes s'est prononcé en faveur de la suppression du timbre personnel et de l'apposition exclusive des initiales. C'est fort bien, mais je le prie de vouloir bien tenir compte de l'idée que j'ai suggérée : c'est-à-dire faire en sorte que les députés puissent mettre à la poste en ville les lettres qu'ils auront affranchies en inscrivant leur nom en toutes lettres sur l'enveloppe.

M. HENDERSON : Monsieur l'Orateur, je ne prends la parole que pour demander à l'honorable député (M. Finlay) qui nous a parlé, il y a quelques instants des brochures électorales que l'on a répandues dans son comté, si ces imprimés ont été expédiés en franchise pendant la dernière session ou après la prorogation du Parlement. Nous avions pensé qu'il s'agissait d'imprimés expédiés après la clôture de la session, mais je crois que l'honorable député a voulu dire qu'on les a expédiés au cours de la session. J'aimerais savoir au juste à quoi m'en tenir.

M. FINLAY : On les a expédiés avant l'élection.

M. HUGHES : Pendant la session ?

M. FINLAY : Non, après.

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

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

Reprise de la Séance.

M. le président prend le bureau.

Archives, $20,000.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture : L'augmentation qui s'accuse ici provient en grande partie de ce que la besogne à expédier dans ce service a pris des proportions considérables. Il y a un an environ, un archiviste fut nommé à qui furent assigné des devoirs nouveaux. Le conseil a été saisi d'un rapport dont les conclusions favorisaient le transport des archives des divers services au département de l'archiviste ; tous ces documents ont été en conséquence confiés aux soins vigilants de ce fonctionnaire. Pour loger les archives, nous avons besoin d'un bâtiment. L'entreprise de celui que nous ferons construire est déjà donnée, et aux termes de l'adjudication, les travaux de construction devront être terminés le 1er octobre prochain. Nous y ferons alors transporter toutes les archives, dont un catalogue sera dressé et que nous ferons classer de telle sorte que le public pourra les étudier. Tout cela ajoutera à la besogne. J'ai en outre chargé le nouvel archiviste de faire une étude minutieuse de l'état actuel du département des archives. Les documents constituant ce que l'on est convenu d'appeler les archives du Canada n'ayant jamais été catalogués, il était bien difficile de se livrer à des recherches historiques sur notre pays. La préparation du catalogue est déjà fort avancée, et nous allons en hâter le parachèvement.

Pour ce qui est des documents se rattachant aux origines de notre histoire, et qu'il faut faire copier à Paris, je dois dire que MM. Marmette et Richard, que nous avons employés de longues années durant, se sont efforcés de retrouver les documents se rattachant surtout à l'époque de la domination française, qu'ils nous ont rendu compte de leurs recherches et indiqué quels documents il convient de faire copier et de placer dans nos archives. Il a été ainsi choisi beaucoup de documents, mais jusqu'à présent il ne nous en est parvenu qu'un nombre relativement restreint de transcriptions. Nous avons inscrit chaque année au budget une certaine somme destinée à ce travail.

M. MONK : Qui en est chargé ?

M. FISHER : M. Tantet, bibliothécaire de la bibliothèque nationale de Paris, est chargé de surveiller les transcriptions. On estime qu'il ne sera pas nécessaire de tenter de découvrir de nouveaux documents tant que la transcription de ceux que l'on a déjà retrouvés ne sera pas à peu près terminée. Des copistes émérites, choisis dans les bibliothèques de Paris, exécutent ce travail sous la surveillance de M. Tantet. C'est notre intention de faire en sorte que cette tâche s'accomplisse plus rapidement que par le passé.

Outre les archives du Canada proprement dites et celles qui se trouvent dans les différents services de l'Etat, il existe un grand nombre de documents historiques très précieux faisant partie de quelque bibliothèque privée, ou appartenant à des particuliers ou à diverses sociétés historiques. La transcription de tous ces documents prendrait un temps considérable, mais le public étant admis, à certaines conditions, à prendre connaissance de la plupart d'entre eux, nous avons projeté de dresser un guide indiquant la nature, ainsi que l'endroit où ils se trouvent. Pour faire des recherches historiques, on n'aura donc qu'à consulter ce guide dont la rédaction ne coûtera pas bien cher. Nous consacrerons mille dollars à la confection de ce travail. En dehors de Paris, il existe aussi en Grande-Bretagne, en Espage, en Italie et autres pays d'Europe, un grand nombre de documents qui se rattachent à l'histoire de notre pays. Nous

voudrions savoir où ils se trouvent et en connaître la nature, afin de pouvoir, à l'occasion, les faire transcrire. Tous conviendront avec moi, je n'en doute pas, qu'il importe au plus haut degré de recueillir et de conserver les documents qui se rapportent à notre histoire, et qu'il est temps de prendre les mesures qui nous permettront d'administrer le département des archives d'une manière systématique et efficace.

M. STOCKTON : Je suis d'accord avec le ministre qu'il convient de recueillir le plus grand nombre possible de documents et de données historiques pour en enrichir les archives canadiennes. Il vaudrait beaucoup mieux, toutefois, que le ministre tentât d'acquérir les documents originaux disséminés par tout le pays, au lieu de les faire copier, car les chercheurs et les historiens préfèrent toujours consulter les originaux. Je constate avec plaisir l'état d'avancement des travaux que l'on fait faire à Paris. D'autre part, j'aimerais savoir où on en est rendu en ce qui concerne les documents historiques consignés aux archives ou aux ministère des Affaires étrangères de Londres. A l'époque de la confédération, tous les documents publics du Nouveau-Brunswick furent transportés à Londres ; il s'ensuit que ceux qui s'occupent de recherches historiques se heurtent à un sérieux inconvénient lorsqu'ils désirent connaître l'histoire de cette province-là. Si l'augmentation de dépense qui s'accuse dans le présent item doit nous permettre de recueillir de nouvelles donnés historiques concernant le Canada, je ne puis m'abstenir de l'approuver. Il devient chaque année de plus en plus difficile de recueillir ces documents ; plus nous nous hâterons de le faire, mieux ce sera pour le département des archives et pour les futurs historiens de notre pays.

M. FISHER : Les observations de mon honorable ami me font le plus grand plaisir, et je les approuve en tous points.

J'aimerais beaucoup à me procurer les documents originaux, et c'est ce que nous faisons dans tous les cas où nos finances nous le permettent ; mais il arrive souvent que les propriétaires ne veulent pas se départir des originaux, et alors il faut nous contenter de copies. C'est presque toujours ce qui se produit en Europe. Depuis nombre d'années nous avons dépensé à peu près $5,000 de l'autre côté de l'Atlantique, dont à peu près $1,000 ont été dépensés à Paris, et à peu près $4.000 à Londres. La grande masse des documents qui ont été recueillis dans mes archives ici nous est venue de Londres et non pas de Paris. Des trois mille volumes qui se trouvent dans nos archives, il n'en est que 229 qui soient venus de Paris. Chacun de ces volumes renferme nombre de documents ; de sorte que les 3,000 volumes représentent à peu près un demi-million de documents. J'ai été moi-même quelque peu surpris lorsqu'on m'a dit le nombre de documents que nous avons dans nos archives. Il s'y trouve à peu près un demi-million de documents, à part les livres reliés. Récemment nous avons reçu du seul département du secrétaire d'Etat plus d'un million de documents à classer et conserver ; mais nous n'avions pas le logement ni les facilités voulues pour en prendre soin. Voilà pourquoi il est tellement nécessaire que nous ayons un nouveau bâtiment, à l'épreuve du feu, où ces documents pourront être mis en sûreté, classés, catalogués, et rendus utilisables. A l'heure qu'il est, dans les divers ministères, les documents pour la plus grande partie sont déposés dans des boîtes dans des coins perdus ou des chambres perdues, où ils sont tout à fait inaccessibles ; et dans beaucoup de cas, il ne se trouve personne pour dire ce que ces boîtes renferment. Il va nous falloir prendre ces documents et les placer dans un local où ils seront en sûreté, puis les classer et les cataloguer. C'est là une partie du travail qu'il faudra exécuter dès que le nouveau bâtiment sera prêt.

M. STOCKTON : J'ai eu occasion trois ou quatre fois de consulter les archives à Ottawa, et les dispositions prises me paraissent être tout à fait bonnes. J'étais désireux, il y a quelques mois, de me procurer certains documents relativement à l'histoire primitive du Nouveau-Brunswick ; je me rendis au bureau des archives et en très peu de temps j'obtins des copies de ce que je voulais. Les originaux n'y étaient pas, mais on en avait des copies qui avaient été obtenues dans les bureaux de Londres. Nous devons donc éprouver un certain orgueil de ce que ce travail des archives canadiennes se poursuive d'une manière aussi satisfaisante.

M. INGRAM : Le ministre a-t-il ajouté au nombre des personnes à qui le rapport des archives est adressé ?

M. FISHER : Le rapport est imprimé comme Livre bleu parlementaire. C'est le Parlement qui décide quel nombre sera imprimé.

M. INGRAM : Il me semblait que le ministre avait déclaré, il y a deux ou trois ans, qu'il ferait adresser des exemplaires de ces rapports aux écoles supérieures.

M. FISHER : L'impression de ce rapport est une affaire qui relève de la Chambre des communes, non pas du département, et le nombre d'exemplaires à imprimer est fixé par le Parlement, par l'entremise du comité des impressions. Nous n'avons rien à y voir. Nous recevons simplement un certain nombre d'exemplaires à titre de département.

M. INGRAM : Il me semblait que le ministre allait proposer une distribution plus générale de ces rapports.

M. FISHER : Si j'ai fait cette déclaration, je ne m'en souviens pas. Nous avons fait préparer une liste des noms de ceux à

qui nous adressons de ces exemplaires, comme nous avons celle des personnes à qui nous adressons les autres rapports du département, et nous avons toujours été en mesure de satisfaire aux demandes qui nous sont parvenues.

M. MONK : Le rapport indique-t-il le nombre des documents copiés en Angleterre ou en France dans le cours de l'année, ou les dépenses faites ?

M. FISHER : Nous dépensons guère plus que $5,000 chaque année en Europe. Je n'ai pas le chiffre des documents copiés. Les copistes de Londres sont engagés par les fonctionnaires du haut commissaire, et ceux de Paris sont engagés par M. Tantet, fonctionnaire de la bibliothèque Nationale, et sont payés tant de la page. Une des fins que nous nous proposons en demandant cette somme supplémentaire, c'est d'augmenter le nombre des copistes à Paris, afin de faire avancer le travail plus vite.

M. INGRAM : Le ministre voudra-t-il expliquer l'inscription de $1,000, à la page D—31 du rapport de l'auditeur général, laquelle somme aurait été payée à William M. Kearns pour des livres.

M. FISHER : C'est le prix payé pour des livres achetés de M. Kearns, crieur d'encan, agissant pour la succession de feu l'honorable M. Louis Masson, de Montréal. Nous croyons avoir fait une très bonne affaire. Il s'est trouvé des acheteurs des Etats-Unis qui ont enchéri contre nous ; mais nous avons réussi à nous faire adjuger ces ouvrages, et à peine étaient-ils en notre possession qu'on nous en offrit une somme beaucoup plus considérable que celle que nous avions payée, si nous voulions leur laisser prendre la route des Etats-Unis. Ce sont des publications de la plus grande valeur historique, et nos experts, MM. Sulte, Sylvain et DeCelles, bibliothécaires, nous ont conseillé très fortement d'en faire l'achat moyennant une somme beaucoup plus élevée que celle que nous avons payée.

(Adopté.)

Statistiques générales, $18,200.

M. INGRAM : Il est un crédit au sujet duquel j'aimerais à poser une question. Je n'étais pas présent lorsqu'il fut adopté. Un exemplaire non relié de la publication mensuelle, le " Bulletin des Brevets ", est adressé à chacun des députés. A la fin de l'année, nous avons en mains douze fascicules. Pourquoi n'adresserait-on pas plutôt aux députés un volume relié comprenant les douze livraisons mensuelles ? J'attache beaucoup de prix à ces rapports, car tous les ans on me pose nombre de questions à leur sujet. Il est un autre point que je soumettrai au ministre : il faut payer très cher pour obtenir une copie clavigraphiée de la description du brevet. A Washington, cela ne coûte que quelques sous. Notre département ferait bien d'effectuer un changement à cet égard et de suivre l'exemple du bureau de Washington. J'ai actuellement en main des demandes de copies de brevets qui me sont adressées des Etats-Unis ; mais le prix qu'on en exige,—bien qu'il ne soit pas trop élevé si l'on considère le temps qu'il faut pour les copier,—est tellement plus élevé que celui demandé aux Etats-Unis, que les gens préfèrent s'abstenir.

M. FISHER : En ce qui regarde la demande de volumes reliés pour les membres de la députation, nous n'en faisons relier que trois ou quatre exemplaires pour l'usage du département. Nous gardons les exemplaires non reliés, et lorsque quelqu'un demande la description d'un brevet, nous utilisons ces fascicules supplémentaires. Les examinateurs de brevets doivent les avoir constamment à portée, afin de pouvoir les consulter au besoin. Les conditions aux Etats-Unis sont très différentes de ce qu'elles sont chez nous. Les demandes de descriptions de brevets sont tellement nombreuses là-bas, que le bureau des brevets d'invention des Etats-Unis trouve économique d'imprimer une description de tout brevet émis, dessins, etc. Une fois cette description imprimée, des exemplaires peuvent en être fournis à un prix nominal. Mais au Canada il pourrait arriver qu'on demandât un exemplaire du quart au plus des brevets d'invention émis dans l'année, et si nous faisions les frais de les imprimer il nous faudrait demander un crédit beaucoup plus considérable que celui-ci. Même dans ce cas, je crains que la grande masse de ces descriptions ne serait jamais demandée.

M. INGRAM : Notre manière de faire actuelle est de nature à réduire à un minimum les demandes de documents de cette sorte. Il faut payer de trois à quatre dollars aujourd'hui pour obtenir le texte d'un brevet d'invention, tandis que si le prix était nominal les demandes se produiraient en bien plus grand nombre. Et il suffirait d'en vendre quelques exemplaires pour solder les frais généraux d'impression.

M. FISHER : Naturellement, si quelqu'un n'est poussé que par la curiosité à demander le texte d'un brevet, s'il se propose de le jeter au panier dès qu'il l'aura parcouru il ne se souciera pas de payer trois ou quatre dollars. Mais s'il a quelque motif sérieux d'obtenir ces renseignements, il considérera cette dépense insignifiante. Les employés du département ont étudié la question avec soin a plusieurs reprises, et ils considèrent que la dépense serait trop grande.

M. INGRAM : Le ministre constaterait, je pense, si la taxe était considérablement réduite, que les demandes deviendraient assez nombreuses. Mon honorable ami a promis de nous dire à peu près la somme qu'il allait demander pour le relevé des statitisques criminelles, statistiques du recensement et au-

tres, que doit recueillir le département de l'Agriculture.

M. FISHER: Je n'ai pas pu étudier la question plus en détail; ce crédit de $18,200 est simplement une répétition du crédit de l'année dernière. Le bill du recensement vient seulement d'être adopté par la Chambre, et je n'ai pas encore été à même de faire le calcul exact, en détail, des dépenses qu'il entraînera. Mais je vais m'appliquer à faire ces calculs et à me préparer à renseigner mon honorable ami lors de la discussion du crédit supplémentaire. Ce crédit sera probablement plus considérable que celui-ci. Celui-ci n'est que la répétition du crédit de l'année dernière ; et je ne suis pas en mesure pour le moment de fournir les renseignements détaillés que demande mon honorable ami.

(Adopté.)

Pour sociétés d'agriculture, $7,000.

M. FISHER : Il s'agit de payer la subvention ordinaire aux diverses sociétés d'agriculture du Nord-Ouest. J'ai souvent expliqué que, dans les diverses provinces, les gouvernements provinciaux viennent en aide aux sociétés d'agriculture ; mais comme il n'y avait pas de gouvernements provinciaux dans le Nord-Ouest, le Parlement a jusqu'ici voté cette somme d'année en année. Maintenant que les bills organisant les nouvelles provinces sont soumis à la Chambre, je me demande si ce crédit sera nécessaire. Mais ces bills n'ont pas encore été adoptés, et nous ne pouvons savoir quelles seront les dispositions prises. Je pense qu'il vaut mieux voter ce crédit cette année, afin qu'il soit utilisable l'automne prochain, époque à laquelle se font les paiements ; car je suppose que l'organisme provincial ne sera pas en mesure à cette époque de se charger de la besogne ; et ce serait certainement dommage que cette aide fût retirée aux sociétés d'agriculture.

M. SPROULE : Le ministre divisera-t-il la somme entre les deux provinces que l'on est à organiser ?

M. FISHER : Cette somme est payés par l'entremise du secrétaire de l'agriculture au Nord-Ouest.

M. SPROULE : Combien y a-t-il de sociétés d'agriculture dans le Nord-Ouest ?

M. FISHER : En 1904-1905 il y en avait trente et une.

M. INGRAM : Combien comprenaient-elles de membres ?

M. FISHER : Je dois dire que le secrétaire de l'agriculture du Nord-Ouest nous fournit chaque année une liste qui indique le montant à remettre à chaque société. Jadis le chiffre de la subvention était calculé à tant par membre ; mais récemment le département de l'agriculture du Nord-Ouest s'est mis à faire entrer en ligne de compte la somme prélevée par chaque société d'agriculture aussi bien que le nombre des membres. Voilà nombre d'années que nous avons renoncé à fixer nous-mêmes le chiffre de la subvention à payer à chaque société. Ce soin a été laissé au département de l'agriculture du Nord-Ouest. Les fonctionnaires de ce département savent qu'il leur revient $7,000, et il nous envoient un état, avec pièces justificatives à l'appui, constatant que les diverses sociétés ont rempli les conditions, et nous faisons remise d'un chèque à chaque société. J'ai ici une liste donnant le nombre des membres des sociétés en 1903, mais je n'ai pas la liste pour 1904. La société de Régina comprenait 334 membres ; c'était la plus nombreuse ; et la société la moins nombreuse comptait 75 membres. La moyenne est d'à peu près 150 à 200.

M. SPROULE : Chacune doit recevoir en moyenne à peu près $225 ?

M. FISHER : Oui, je crois que le gouvernement du Nord-Ouest accorde une subvention de son côté.

M. SPROULE : La subvention accordée par le gouvernement fédéral est-elle dans chaque cas proportionnelle au montant perçu par la société ? Naguère, la règle dans l'Ontario était que la province payait deux dollars pour chaque dollar que la société percevait de ses membres.

M. FISHER : C'est sur cette base que se fait le calcul de la subvention des territoires ; le secrétaire de l'agriculture du Nord-Ouest, lorsqu'il répartit les $7,000 que nous leur votons, et qu'il nous fournit la liste détaillée de l'emploi, fait entrer ces circonstances en ligne de compte, je crois. Si je ne me trompe, on applique la même règle dans la province de Québec que dans Ontario : la subvention provinciale varie suivant la somme prélevée par la société. Dans notre cas, cette règle ne saurait être suivie à la lettre, puisque le chiffre de la subvention totale est fixe.

M. SPROULE : Ce crédit sera-t-il utilisable, si ces nouvelles provinces sont organisées dans le Nord-Ouest. L'auditeur général autoriserait-il l'utilisation de ces crédits dans de telles circonstances ?

M. FISHER : Je ne saurais le dire d'une manière certaine. Ce crédit est simplement pour venir en aide aux sociétés d'agriculture.

M. SPROULE : Dans les territoires du Nord-Ouest.

M. FISHER : Rien ne l'indique. De fait il n'a jamais été utilisé que pour les territoires du Nord-Ouest. Il n'est pas probable qu'à l'époque où cette subvention sera payable, l'automne prochain, les gouvernements provinciaux soient en mesure de se charger de la besogne ; et, à mon avis, il serait mal-

heureux que l'aide ordinaire ne pût être fournie à ces sociétés.

(Adopté.)

Compilation de données historiques au sujet des familles acadiennes du Canada, $1,400.

M. STOCKTON : Le ministre de l'Agriculture (M. Fisher) voudrait-il dire au comité qui fait la compilation de ces données historiques, depuis combien de temps le travail se poursuit, et quels résultats on a obtenus jusqu'ci ?

M. FISHER : L'employé chargé de cette besogne est M. Gaudet, qui m'a été recommandé il y a nombre d'années par des membre de la Chambre des communes et du Sénat, figurant dans les deux partis, et représentant des circonscriptions dans lesquelles il se trouve un grand nombre d'Acadiens. Il était versé dans ce genre de travaux, et dans le temps, on nous déclara que probablement le travail pourrait se faire en quelques années. La période n'était pas nettement indiquée, mais on comptait que le travail pourrait se faire avec assez de rapidité. Je dois avouer que j'ai été désappointé à cet égard. M. Gaudet a réuni une grande masse de matériaux, en partie dans des voyages à travers les Provinces maritimes, en partie par l'examen patient des archives locales, municipales et autres ; et c'est cette masse de renseignements qu'il a mis à l'étude en vue de compléter, si possible, le premier volume de sa collection. Mais presque invariablement, arrivé à un certain point de son travail, il a découvert d'autres documents et la compilation finale, ou plutôt la coordination définitive en a été retardée. La conséquence c'est qu'aujourd'hui encore il n'a pas été publié, ni terminé, un seul volume. J'ai demandé, à l'archiviste, M. Doughty, qui est un expert en ce genre d'ouvrage, de s'occuper de l'affaire et de compulser les documents réunis par M. Gaudet, en vue de trouver quelque moyen de mener plus rapidement le travail à bonne fin. Je dois dire que M. Doughty y a réussi dans une grande mesure. Il n'a pas encore fait l'examen de tous les documents ; mais il en a examiné une partie, et il a constaté qu'il s'y trouve une masse de renseignements qui seront d'une grande utilité. Mais il sera nécessaire de faire le triage et la classification de ces papiers avant de les publier. C'est ce que M. Gaudet est à faire actuellement, et je crois que dans un laps de temps raisonnable, avec l'aide et sous la direction de M. Doughty, il sera en mesure de compléter le premier volume. Les documents qu'il a exhumés sont beaucoup plus que suffisants pour former un volume ; mais ils sont dans une telle confusion, si je puis me servir de cette expression, qu'il lui est impossible d'en faire le triage et de les mettre en bon état pour la publication. Je crois, cependant, que sous la direction et avec l'aide de M. Doughty, il pourra, dans un délai raisonnable, tirer de cette masse de renseignements la substance d'un volume, et plus tard en tirer les matériaux d'un second volume. La masse de renseignements qu'il a recueillis est énorme, et suffirait amplement à former plusieurs volumes, mais il est nécessaire d'en faire un examen attentif en vue de les metttre dans l'état voulu pour la publication.

(Adopté.)

Stations de fumigation, $4,000.

M. FISHER : Ces stations sont à Saint-Jean, (N.-B.), pour les Provinces maritimes; Saint-Jean-d'Iberville pour la province de Québec; à Niagara-Falls et Windsor pour la province d'Ontario ; à Winnipeg pour la province du Manitoba et à Vancouver, pour la province de la Colombie-Anglaise. Bien entendu il peut se faire des importations peu considérables par d'autres ports, mais ce sont là les plus importants et les plus commodes.

(Adopté.)

Expositions, $75,000.

M. FISHER : Ce crédit est pour le prochain exercice financier, et destiné à solder les frais de l'exposition de Liège en Belgique, laquelle s'ouvrira le 1er mai prochain, et à laquelle on nous a invités de prendre part, invitation que nous avons acceptée. Ce crédit est destiné également à nous mettre à même, dans une certaine mesure, de prendre part à ce qu'on appelle les expositions de commerce en Angleterre. La première de ces expositions à laquelle nous ayons pris part à eu lieu l'automne dernier, et les sommes dépensées de cette manière semblent avoir donné d'excellents résultats. D'une manière générale, je pense que sur ce crédit, $50,000 ou $60,000 devront être dépensés pour l'exposition de Liège, et le reste sera utilisé pour les expositions de commerce en Grande-Bretagne.

M. J. D. REID : Quelle somme a-t-il été dépensée en tout pour l'exposition de Saint-Louis ?

M. FISHER : Jusqu'aujourd'hui $298,-000, et je pense qu'il faudra $10,000 ou $12,-000 de plus pour finir de régler les comptes, ce qui donne un total de $310,000.

M. J. D. REID : Je suppose que toutes les marchandises qui ont été expédiées là-bas seront vendues et que le produit de leur vente sera réduit de cette somme ?

M. FISHER : Non. Quelques effets seront vendus, mais très peu. En premier lieu, tels sont les règlements de la douane qu'il est moins coûteux de retransporter les articles ici que de les vendre là-bas. En second lieu, les articles qui ont été expédiés là-bas n'étaient pas, pour la plus grande partie, d'une nature périssable, et seront utilisés en vue de l'exposition de Liège et ailleurs. Ils forment ce que je pourrais

appeler un fonds permanent d'exposition. On m'a posé la question ce matin, et je constate qu'à peu près $35,000 ont été dépensés sur ce qu'on peut appeler un fonds permanent d'exposition. Ces articles ont été achetés en vue de l'exposition de Saint-Louis et restent disponibles pour d'autres expositions. Leur valeur est beaucoup trop grande pour que je songe à m'en défaire. Je ne veux pas me vanter, mais je dirai que nous avions à Saint-Louis un étalage de minéraux auquel aucun autre étalage, dans aucune exposition du monde, ne saurait être comparé. Ce n'est pas là une petite affirmation, mais j'ai à son appui les déclarations de personnes désintéressées, d'Américains très en état de juger, et c'est là leur opinion. Cet étalage comprenait un grand nombre de minéraux d'une très grande valeur, et tellement précieux comme articles d'exposition que je jugeai qu'il était dans notre intérêt d'en faire l'acquisition plutôt que de les voir passer en d'autres mains. Un de ces étalages nous a coûté à peu près $8,000, mais nous pourrions en obtenir aujourd'hui un prix beaucoup plus élevé. Je ne voudrais pas m'en défaire tant que nous n'aurons pas renoncé à prendre part aux expositions internationales. Il se trouvait d'autres étalages de bois, de fourrures, etc., qui ont coûté de très fortes sommes, mais qui ont beaucoup attiré l'attention et qu'il serait très difficile de remplacer. La valeur marchande des articles ainsi groupés n'égale pas la dépense qu'il a fallu faire pour les grouper. Il nous a fallu envoyer des hommes d'une extrémité à l'autre du pays pour nous les procurer, et les sommes dépensées de cette manière excèdent la valeur marchande des articles mêmes. Ils sont aujourd'hui notre propriété, et à l'avenir nous n'aurons pas à les recueillir. Nous serons à même de cette manière de faire un très bel étalage à Liège à moins de frais.

M. J. D. REID : Je n'ai pas eu le plaisir de me rendre à l'exposition de Saint-Louis, mais je me suis enquis auprès de particuliers qui y étaient allés et ils nous ont félicité de la beauté de notre exposition. A propos de cette exposition de la Belgique, le Gouvernement se propose-t-il de faire à peu près les mêmes frais qu'à Glasgow, ou se propose-t-il de faire plus de frais ou moins de frais ?

M. FISHER : Les frais seront plus considérables ; c'est une exposition plus importante que celle de Glasgow. Nous aurons un pavillon canadien, dans lequel seront réunies toutes nos expositions particulières. Cette manière de faire est plus dispendieuse que de simplement occuper un local dans chacun des pavillons, mais l'expérience nous a démontré que les résultats sont beaucoup satisfaisants. Les frais d'administration s'en trouvent réduits, et quant aux résultats pratiques, ils sont incomparablement meilleurs.

M. FISHER.

A Liège, nous aurons à louer le terrain sur lequel notre pavillon se trouvera construit, au taux de cinquante cents du pied, ce qui fera en tout à peu près $7,000. La construction du pavillon est donnée à l'entreprise moyennant à peu près $33,000. C'est une somme considérable, et lorsqu'elle fut mentionnée d'abord, j'hésitai ; mais lorsque j'en vins à considérer l'alternative qui s'imposait d'obtenir des locaux dans les divers pavillons, ainsi que la différence dans les frais de gestion et d'administration, je décidai que, quant à prendre part à l'exposition, nous devrions faire cette dépense, quelque considérable qu'elle fût. On estime aujourd'hui que l'exposition de Liège coûtera de $120,000 à $125,000. D'après mon expérience, je pense que nous ne dépenserons pas tout à fait cette somme. J'avais calculé que la dépense à Saint-Louis serait d'à peu près $300,000 ; elle sera d'à peu près $310,000 ; de sorte que mon estimation a été assez juste. L'exposition de Glasgow a coûté à peu près $70,000 ou $75,000.

M. J. D. REID : Je reconnais que, quant à prendre part à une exposition en vue de faire connaître notre pays, il importe de ne pas lésiner ; autrement, ce serait gaspiller l'argent. J'avais compris que la dépense dans ce cas-ci serait de $75,000.

M. FISHER : Les $50,000 devront être dépensés après le 1er juillet. Tous les frais de préparation des articles à exposer, de leur envoi, de la construction du pavillon et autres jusqu'au 1er juillet, seront soldés sur le crédit de cette année, les $200,000 que nous avons obtenus cette année.

M. MONK : Combien a-t-il été dépensé par rapport à l'exposition de Liège ?

M. FISHER : Je n'ai pas les chiffres exacts, mais on me dit que jusqu'aujourd'hui nous avons dépensé à peu près $25,000 ou $30,000.

Nous n'avons pas encore envoyé d'argent, mais nous devons en envoyer dans quelques semaines.

M. J. D. REID : Est-ce que 50 cents du pied n'est pas un loyer un peu cher ?

M. FISHER : Ce n'est pas un prix déraisonnable dans une exposition de ce genre. On a fait payer quelquefois jusqu'à un dollar du pied.

M. J. D. REID : Qui est commissaire ?

M. FISHER : Nous avons un commissaire permanent depuis quatre ans, M. William Hutchison, mais il nous faudra lui nommer un adjoint à l'exposition de Liège, parce que M. Hutchison ne comprend pas le français.

M. J. D. REID : M. Hutchison ira-t-il à à Liège aussi ?

M. FISHER : Oui, c'est lui qui est le commissaire en titre, c'est lui qui voit à l'administration, et il devra certainement

aller à Liège. S'il parlait français il ne serait peut-être pas nécessaire de lui nommer un adjoint. M. Hutchison ira à Liège parce que je ne voudrais pas confier l'administration de l'exposition à quelqu'un qui n'aurait pas l'expérience nécessaire. Je crois que le succès de nos dernières expositions est dû en grande partie au fait que nous avions pour les diriger M. Hutchison qui a une expérience de plusieurs années de ce genre de travaux.

M. J. D. REID : M. Hutchison est-il un fonctionnaire permanent ? Quel est son traitement ?

M. FISHER : M. Hutchison est permanent et son traitement est de $3,000 par année.

M. J. D. REID : Avec ses dépenses en plus ?

M. FISHER : Oui, quand il en fait.

M. URIAH WILSON : Est-ce l'intention de l'honorable ministre de tenir des expositions permanentes en Angleterre ?

M. FISHER : Mon honorable ami m'a mal compris s'il a cru que je voulais faire des expositions permanentes. Tous les ans il se tient dans l'Agricultural Hall d'Islington, Angleterre, des expositions que l'on appelle expositions commerciales. On en tient jusqu'à cinq ou six par année. Il y a l'exposition des épiciers et celle des arts et métiers ; l'exposition des boulangers, l'exposition des fruits, etc. Le Canada a été invité depuis plusieurs années à prendre part à ces expositions, mais pour une raison ou pour une autre, nous ne le pouvions pas. Comprenant, cependant, toute l'importance que ces expositions avaient pour le commerce canadien, vu qu'un très grand nombre de négociants de gros et de détail les visitent, nous avons cru devoir prendre part à trois expositions, l'automne dernier.

M. U. WILSON : Combien cela a-t-il coûté ?

M. FISHER : Nous avons dépensé environ $5,000 à chaque exposition. Nous avons aussi pris part à une autre exposition d'un caractère à peu près semblable, que l'on appelle l'exposition des produits coloniaux, et qui ne se tient qu'au St. Lawrence Hall, à Liverpool ; nous avons dépensé là aussi environ $5,000 à $6,000. Tous les journaux de commerce d'Angleterre nous ont félicité d'avoir exposé des produits canadiens à ces expositions, et nous avons pu voir par expérience que les négociants anglais ont porté beaucoup d'intérêt à nos produits. Je crois que ces expositions sont un excellent moyen de faire connaître sur les marchés anglais les produits de notre agriculture. Pour ma part, je crois que nous devrions, l'année prochaine, prendre part à quelques-unes de ces expositions, mais pas nécessairement les mêmes que celles auxquelles nous avons pris part l'année dernière. Je crois que $15,000 ou $20,000 dépensés dans ces expositions rapporteront un grand bénéfice au commerce canadien sur le marché anglais.

M. U. WILSON : Ces $15,000 comprennent-ils tout ce qu'ont coûté le rassemblement et l'expédition des échantillons en Angleterre ?

M. FISHER : Oui.

M. U. WILSON : Avez-vous été obligé de préparer de nouveaux échantillons pour chaque exposition ?

M. FISHER : Non. Les mêmes échantillons ont pu être exposés en partie aux trois expositions. A l'exposition des épiciers nous exposions des produits en conserve, du bacon, du lard, du beurre et du fromage ; à l'exposition de laiterie nous avions du beurre, du fromage, des œufs et des poulets parés; à l'exposition des boulangers nous avions du beurre et du saindoux, quelques conserves, de la farine, des préparations farineuses dites " breakfast." Depuis quelques années nous étalons nos articles à ces expositions d'une manière attrayante et qui frappe la vue, quelque chose dans le genre des étalages qu'on voit dans les vitrines des marchands ; nous prenons comme eux les moyens de faire paraître nos produits avec le plus d'avantages possibles. Nous avons utilisé les mêmes décorations aux trois expositions à Londres, mais nous changions les articles. Je suis heureux de pouvoir dire que j'ai dans mon département des employés qui ont des talents particuliers pour faire un étalage attrayant de nos échantillons, ce qui fait qu'on porte à ceux-ci beaucoup plus d'attention.

M. U. WILSON : Vous n'aurez qu'une dépense à faire par année pour l'installation.

M. FISHER : Si les trois expositions sont tenues dans la même salle, oui. Mais lorsque nous transportons l'exposition de Londres à Liverpool, nous sommes obligés de renouveler les décorations. Une bonne partie de ces décorations sont faites avec des herbes et des grains qui font le meilleur effet, mais nous sommes obligés de les renouveler de temps à autre.

M. J. D. REID : Qui était chargé de l'exposition de Londres?

M. FISHER : M. Hay et M. Brodie. Ce dernier parle très bien le français et il est allé à Liège. M. Race a montré beaucoup d'aptitudes à Saint-Louis, et je l'ai envoyé à Liverpool ; il n'appartient pas au personnel permanent du département.

M. J. D. REID : Sont-ce les seules expositions auxquelles le pays va prendre part l'année prochaine?

M. FISHER : L'exposition de Liège et les expositions de Londres sont les seules que nous avons en vue et auxquelles nous nous proposons d'appliquer ce crédit.

(Adopté.)

Pour renouveler et améliorer les objets canadiens exposés à l'Institut impérial, à Londres, et pour contribuer à son entretien, $8,000.

M. INGRAM : Avez-vous fait quelques changements dans cet office ?

M. FISHER : Nous payons £450 par année pour aider à l'entretien général de l'Institut. Outre cela nous payons £250 de loyer pour un office tenu en ville, mais cela depuis le 27 septembre dernier seulement. Nous payons £300 de salaire par année à M. Harrisson Watson : il est le conservateur de l'Institut impérial depuis plusieurs années. Il nous faudra dépenser £100 par année pour dépenses de bureau et clavigraphie, ce qui fait un total de dépenses de £1,100 sterling. J'ai toujours pensé que nous serions obligé de dépenser quelque chose pour réparer et renouveler nos objets exposés à l'Institut.

L'année dernière, lorsque MM. Brodie et Hay, que j'avais envoyés pour surveiller ces expositions, étaient à Londres, je leur ai demandé de me faire un rapport de ce qu'ils croyaient nécessaire pour rendre l'exposition de l'Institut véritablement utile. J'ai eu ce rapport qui montre qu'il y aura beaucoup à faire. Aussitôt que les articles pour l'exposition de Liège seront expédiés, j'espère pouvoir m'occuper de l'exposition de l'Institut. Sur le crédit de $8,000 j'espère qu'il me restera, après que nous aurons fait les dépenses que nous avons pu prévoir, une somme de $3,000 que j'appliquerai à l'envoi d'objets à l'exposition de l'Institut, où je crois que nous pourrons les étaler avant le 1er juillet. Nous espérons que quelques-uns des fonctionnaires qui vont installer nos échantillons à l'exposition de Liège auront fini leur besogne assez tôt pour retourner à Londres faire ce travail avant cette date. C'est là un des avantages d'avoir un personnel permanent pour les travaux d'exposition.

M. KEMP : A quoi servira cet office dans la ville ?

M. FISHER : Il servira à deux fins. D'abord, on s'est toujours plaint que l'Institut impérial était trop loin dans l'ouest pour que les négociants pussent le visiter facilement ; et ensuite nous annexerons à ce bureau une salle où nous exposerons temporairement certains articles. Par exemple, une semaine nous exposerons des conserves, une autre semaine du bacon et du lard, une autre semaine, autre chose. Chacune de ces expositions sera annoncée à l'avance afin que les négociants intéressés viennent les visiter. Les expositions que nous ferons à l'office de la ville seront surtout les expositions d'articles périssables, et qui ne peuvent durer que quelques jours ou une semaine, tandis que l'exposition de Kensington-sud sera d'un caractère plus général et permanent. Au bureau de la ville nous pouvons tenir quinze ou vingt expositions différentes par année.

M. KEMP : L'office sera ouvert toute l'année ?

M. FISHER : Oui.

M. KEMP : Il vous faudra alors un gardien permanent ?

M. FISHER : Oui.

M. KEMP : Je ne crois pas alors que le crédit demandé soit suffisant pour accomplir tout ce que vous voulez faire d'une façon efficace.

M. FISHER : Nous espérons que M. Watson pourra, avec un commis, surveiller tantôt l'exposition de Kensington, tantôt l'office de la ville. Pendant qu'il surveillera les expositions à l'office de la ville, le commis se tiendra à l'Institut impérial, et *vice versa*.

M. KEMP : M. Watson donne-t-il ses services tout le long de l'année pour cette somme de $1,500 par année?

M. FISHER : Oui ; il ne fait rien autre chose. Pendant plusieurs années il ne touchait que $1,200.

M. KEMP : Pouvez-vous avoir un bon employé pour ce prix?

M. FISHER : Je suis surpris quelquefois que M. Watson soit satisfait de ce salaire, car c'est un employé très capable. Il y a longtemps qu'il est à notre service et il connaît très bien tous les produits canadiens de même que nos affaires en général. Il est " the right man in the right place."

M. KEMP : Alors, c'est un employé idéal.

M. FISHER : Je ne comprends pas pourquoi il consent à travailler pour un salaire aussi minime, mais c'est cela.

M. KEMP : Si c'est un très bon employé, je suis surpris qu'il se contente d'un aussi petit salaire. Il doit avoir des rentes à part cela.

M. FISHER : Je n'en sais rien.

M. LALOR : Donnez-vous des prix aux industriels qui exposent ? Sont-ils obligés de payer le fret sur leurs échantillons, et que doivent-ils faire pour exposer leurs produits ?

M. FISHER : Je n'ai fait aucun règlement spécial pour cette exposition. Jusqu'à présent nous avons expédié à nos frais les produits que veulent bien nous fournir les industriels. Je suppose que nous serons obligés de faire la même chose pour l'exposition de l'Institut impérial.

M. INGRAM : L'honorable ministre nous a parlé d'expositions autres que celle de l'Institut ?

M. FISHER : Nous agirons de la même manière dans un cas comme dans l'autre.

M. INGRAM : Je crois que l'honorable ministre s'est montré négligent encore une

fois. Il n'a pas tenu les promesses qu'il nous a faites à la session dernière et à la session précédente, et il n'a guère d'excuse à offrir.

M. FISHER : Je n'ai pu aller aussi vite que j'aurais voulu.

M. BLAIN : En quel état est actuellement l'exposition canadienne à l'institut impérial?

M. FISHER : Je ne sais pas si je dois le dire à l'honorable député.

M. KEMP : L'honorable ministre a-t-il honte de nous dire en quel état elle est ?

M. FISHER : Je ne tiens pas à en parler bien longuement.

M. BARR : Augmente-t-elle ou diminue-t-elle?

M. FISHER : Elle est à peu près stationnaire ; mais avant le 1er juillet prochain j'espère pouvoir l'augmenter et lui donner beaucoup plus d'importance.

M. KEMP : Notre exposition dans l'Institut impérial ne fait pas honneur à notre pays.

M. SPROULE : A quoi sert de dépenser $8,000 si nous ne faisons pas d'efforts pour améliorer cette exposition.

M. FISHER : Nous n'avons pas dépensé un sou de cet argent l'année dernière, mais j'espère qu'avant la fin de l'année nous aurons réussi a rendre cette exposition attrayante. Je ne pourrai peut-être pas accomplir tout ce que je voudrais accomplir d'ici au premier juillet, mais je vais m'efforcer d'en faire le plus possible.

M. SPROULE : Que vous proposez-vous de faire ?

M. FISHER : Je me propose de rassembler autant d'articles que je pourrai avec l'argent que sera mis à ma disposition, et de les envoyer à l'Institut impérial pour y être exposés. Aussitôt que nous aurons fini l'installation de l'exposition canadienne à Liège, j'espère pouvoir faire faire le même travail à Kensington par ceux des employés dont nous n'aurons plus besoin à Liège. L'installation à l'exposition de Liège doit être terminée au premier mai, et nous pourrons pendant les mois de mai et juin travailler à l'Institut impérial à Londres.

(Adopté.)

Service d'un vapeur à la Grosse-Ile, $55,000.

M. FISHER : Le département fait construire un vaisseau qui coûtera $83,000. Nous en paierons le coût avec le crédit de $30,000 qui nous a été ouvert l'année dernière et celui de $55,000 cette année. Lorsque j'ai demandé $30,000 l'année dernière, je ne savais pas combien coûterait le vaisseau. Nous avons demandé des soumissions à plusieurs constructeurs de vaisseaux en Angleterre et au Canada et nous avons adjugé l'entreprise au plus bas soumissionnaire canadien. Les soumissions anglaises étaient plus basses, mais nous avons cru qu'il n'était que juste de donner l'entreprise à une maison canadienne, à Bertram et Cie de Toronto.

M. BARR : Quand le bateau sera-t-il terminé ?

M. FISHER : Le bateau doit être livré en septembre. Certains soumissionnaires demandaient $110,000, mais nous avons accepté la soumission canadienne la plus basse. Ce sera un vapeur en fer de cent vingt pieds de longueur ; les autres dimensions seront en proportion.

M. BARR : Je suppose que vous allez dépenser d'ici au 30 juin les $30,000 qui vous ont été votés l'année dernière, et que le crédit que nous vous ouvrons actuellement servira à payer le reste du prix ?

M. FISHER : Oui.

M. J. D. REID : $80,000 me semblent une somme un peu forte pour un vapeur de cent vingt pieds de longueur.

M. FISHER : Nous avons demandé des soumissions à quatre ou cinq constructeurs dans le Canada et à deux en Ecosse. Les offres que nous avons reçues d'Ecosse étaient plus basses, mais nous avons cru qu'il n'était que juste d'y ajouter 25 p. 100, à cause des droits que les constructeurs canadiens ont à payer sur les matériaux, et une fois cette opération faite les soumissions écossaises se trouvaient être plus élevées que $83,000. Vingt-cinq pour cent est un chiffre arbitraire, mais c'est à peu près ce que représente le tarif, et j'ai cru qu'il valait mieux donner l'entreprise a des constructeurs canadiens à conditions raisonnables.

M. J. D. REID : On m'informe qu'en ces dernières années les prix des constructeurs de vaisseaux en acier de Toronto ont été aussi bas que ceux des constructeurs d'Ecosse. Si le ministre avait pris la peine de se renseigner il aurait appris qu'un grand nombre de vaisseaux naviguant sur les Grands lacs ont été construits à Toronto. Conséquemment s'il a ajouté 25 p. 100 au prix, il a tout simplement donné 25 p. 100 ou $20,000 aux constructeurs de plus que ce qu'il aurait eu à payer s'il avait demandé des soumissions.

M. FISHER : Nous avons demandé des soumissions, et pas une n'a été ouverte avant que toutes fussent entrées. Une maison d'Ecosse demandait $67,000 et une autre $73,000. La Bertram Co. demandait $83,000 et la Collingwood Ship Building Co. et la Polson Company demandaient chacune $110,000.

M. J. D. REID : Les soumissions étaient basées sur les mêmes plans ?

M. FISHER : Oui, des plans semblables en tous points.

M. J. D. REID : Est-il bien entendu que ce prix comprend tout ce qu'il y aura à payer ? N'y aura-t-il pas des travaux à ajouter ?

M. FISHER : Il faudrait pour cela changer les plans primitifs. C'est le département de la Marine et des Pêcheries qui a préparé ces plans pour nous, comme il les prépare lorsqu'il donne lui-même la commande d'un vaisseau. Naturellement, ce sont les fonctionnaires de mon département qui ont dit quelle sorte de vapeur ils voulaient avoir.

M. SPROULE : L'honorable ministre a inventé une nouvelle manière d'appliquer le principe de la protection lorsqu'il nous dit qu'il a ajouté 25 p. 100 aux prix de la compagnie d'Ecosse. Il me semble que c'est un moyen assez étrange de protéger notre industrie canadienne. Ce n'est pas que je m'oppose à ce qu'elle soit protégée, mais je crois que le ministre prend un mauvais moyen.

M. FISHER : Je crois que cela a souvent été fait auparavant.

M. SPROULE : Je ne me souviens pas d'avoir jamais entendu prôner ou défendre cette méthode dans cette Chambre.

M. FISHER : Il n'y a pourtant rien de nouveau ; le département des Travaux publics a, plusieurs fois déjà, mis ce principe en pratique.

M. SPROULE : A propos de quels travaux ?

M. FISHER : Je ne pourrais pas dire. On m'a simplement affirmé que l'on avait agi d'après le principe qu'il fallait ajouter un certain percentage aux soumissions anglaises, afin de mettre nos constructeurs canadiens sur un pied d'égalité.

M. J. D. REID : Le ministre de l'Agriculture ne paraît pas être aussi économe que le ministre de la Marine et des Pêcheries (M. Préfontaine). Je crois que lorsque ce ministre a besoin d'un vapeur il l'achète en Angleterre. N'est-il pas vrai que le Gouvernement a acheté l'année dernière un vapeur en Grande-Bretagne, et qu'on a donné pour raison qu'on pouvait l'y faire construire à meilleur marché qu'ici ?

M. FISHER : Je crois que la raison qu'on a donnée était qu'on ne pouvait pas le faire construire assez vite ici. Je crois aussi que les conditions de l'adjudication comportaient la livraison à Québec.

M. SPROULE : C'est justement ce que je voudrais savoir, parce que j'ai toujours compris que jusqu'à présent on n'a jamais calculé autre chose dans ces soumissions que la différence entre la livraison du vapeur en Angleterre ou la livraison de ce côté-ci de l'océan. Aujourd'hui on nous dit que l'on veut protéger nos industriels.

Nous avons là une nouvelle preuve que le Gouvernement cherche différents moyens de nous donner la protection, sans vouloir en approuver le principe, et il cherche pour y arriver des chemins détournés, comme dans ce cas-ci.

M. J. D. REID : Le ministre a-t-il baptisé le vaisseau ? Je crois que nous devrions lui donner un nom. Pourquoi ne l'appellerons-nous pas le " Minnie M." ?

M. FISHER : Je ne connais pas ce nom.

M. SPROULE : Quelle vitesse aura ce nouveau vapeur ?

M. FISHER : D'après les plans, il devra filer douze nœuds.

M. SPROULE : Ce sera un vaisseau pour le service de la quarantaine. Transportera-t-il des passagers ?

M. FISHER : Il y a constamment à la Grosse Ile des personnes qui ont fini leur temps de quarantaine et que nous sommes obligés de transporter à Québec lorsqu'il n'y a pas d'autre vaisseau pour les transporter. Le nouveau bateau portera un appareil pour désinfecter les navires qui auront eu à bord des maladies contagieuses.

M. SPROULE : Le département n'a-t-il pas depuis quelques années un autre moyen de désinfecter les navires ?

M. FISHER : Je ne sais pas que l'on ait fait des changements depuis sept ans. Ce vaisseau portera ce que l'on appelle une fournaise sulfureuse.

(Adopté.)

Vapeur pour le service de William's Head, $20,000.

M. FISHER : Je n'ai pu encore adjuger la construction de ce vaisseau. On prépare en ce moment les plans au département de la Marine et des Pêcheries. J'espère pouvoir faire construire ce navire sur la côte du Pacifique.

M. BARR : A quoi servira ce vaisseau ?

M. FISHER : Il fera le service de la quarantaine de Victoria. Nous avons besoin à cette station d'un petit bateau à vapeur pour aller rencontrer les vaisseaux qui entrent, et en prendre les passagers qu'il faut transporter à la quarantaine.

M. SPROULE : Avez-vous des raisons d'espérer que vous pouvez faire construire ce bateau en Colombie-Anglaise.

M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Les plans ont été préparés l'année dernière. Quelle est la cause de ce délai ?

M. FISHER : On a fait des plans l'année dernière, mais on les a fait pour un vaisseau trop grand. J'en veux un plus petit.

M. SPROULE : Avec quelle sorte de vaisseau faites-vous le service actuellement.

M. FISHER : Avec un vieux bateau que nous sommes obligés de réparer continuellement, ce qui nous coûte cher, et qui n'est plus propre au service. Vaudrait autant qu'il ferait naufrage ; il est absolument impropre au service.

(Adopté.)

Appointements et dépenses casuelles, afférentes aux districts organisés, et service de l'hygiène publique dans d'autres districts, $150,000.

M. HERRON : Je voudrais obtenir un renseignement au sujet de quelques réclamations demeurées en souffrance, dans le village de Pincher-Creek où je demeure. Il y a trois ou quatre ans, il a éclaté une épidémie de petite vérole dans les territoires du Nord-Ouest ; le fléau a sévi dans le village en question. Le gouvernement du Nord-Ouest prit alors les mesures voulues pour enrayer le fléau ; il nomma des officiers de santé et un comité, avec mission de veiller à l'exécution de ces mesures. Ils firent afficher des placards d'interdit sur plusieurs maisons d'habitation du village et mirent en quarantaine les habitants de ces demeures. L'heure venue de régler ces réclamations, le gouvernement du Nord-Ouest fut pris au dépourvu, les fonds en caisse étant insuffisants pour acquitter ces frais ainsi que d'autres réclamations qui s'étaient produites ailleurs. Si je ne me trompe, par suite d'une entente intervenue entre le gouvernement fédéral et celui du Nord-Ouest, l'affaire fut renvoyée au ministère de l'Agriculture. Dans quelques villages de mon district, les réclamations ont été réglées dans leur intégrité, tandis qu'ailleurs, pour des raisons que j'ignore, elles sont encore en souffrance. Il y a deux villages du district que je représente où on n'a guère réglé que le quart des réclamations, bien que les comptes portent l'attestation de l'officier de santé ou du comité d'hygiène nommé par le gouvernement du Nord-Ouest, et que les déclarations soient attestées sous la foi du serment. Le ministre pourrait-il me dire pourquoi ces réclamations sont encore en souffrance ? L'intérêt du pays demande qu'on les règle au plus tôt.

M. FISHER : Je dois l'avouer, je me suis fait de la situation une idée différente de celle que l'honorable député nous en a donné. J'ignorais que le gouvernement du Nord-Ouest eût un personnel de médecins, indépendamment de ceux que nous nommons et rémunérons. D'après l'exposé de faits présenté par l'honorable député, le gouvernement territorial aurait employé quelques médecins. En réalité, il nous a fallu prendre des mesures pour enrayer la marche de l'épidémie au Nord-Ouest ; et dans ce but, nous avons utilisé les services du docteur Patterson, que nous avons chargé de la direction de ce service dans toute l'étendue des territoires. Tous les faits signalés par l'honorable député sont connus du docteur Patterson ; il a transmis au ministère des rapports à cet égard ; il a approuvé certaines réclamations et du moment qu'elles étaient revêtues de son attestation, nous en avons versé le montant aux réclamants.

Je ne sache pas qu'il reste de réclamations en souffrance. Que l'honorable député nous désigne les individus qui n'ont pas reçu le montant de leurs réclamations, ainsi que le domicile des intéressés, et je m'empresserai de faire l'examen de ces réclamations, pourvu qu'elles portent l'attestation et l'approbation de l'officier préposé à ce service.

M. HERRON : Le docteur Patterson, auquel le ministre vient de faire allusion, s'est rendu dans notre village, pour y régler ces réclamations. Au cours de sa visite, c'est à peine s'il s'est abouché avec deux ou trois de nos concitoyens ; bien qu'une vingtaine de personnes fussent intéressées dans ces réclamations. Arrivé au village sur l'heure de midi, il annonça qu'il y séjournerait toute l'après-midi ; mais il le quitta, au bout d'une heure ou deux, sans avoir fait d'enquête sur les réclamations, qu'elles fussent valables ou non. Je parle en connaissance de cause, puisque j'étais sur les lieux. Le docteur Patterson a interprêté ces réclamations à sa façon, et il n'en a plus été question depuis. Le ministre, j'espère, s'occupera de l'affaire, et veillera au règlement de ces réclamations. Je suis en mesure de donner tous les détails, les noms des intéressés et toutes les pièces justificatives à l'appui de mes affirmations. Il s'agit ici de Pincher-Creek ; mais, si je ne me trompe, il est resté certaines réclamations en souffrance à Fort-Macleod. Les faits en question remontent à février 1901. L'épidémie a éclaté à Pincher-Creek, vers la même époque. Pour ne citer qu'un exemple, les officiers prirent alors possession d'une maison d'habitation occupée par des patients, et utilisèrent le mobilier et les lits ; or, tous ces articles sont demeurés là, depuis cette époque. Le conseil d'hygiène a émis le vœu que cette maison fût brûlée, mais il n'a encore rien été fait à cet égard.

M. FISHER : J'irai aux renseignements au sujet des mesures prises.

M. W. J. ROCHE : Le ministre a sous ses ordres tout un personnel d'officiers chargés de protéger la frontière contre l'invasion des maladies contagieuses. A-t-il nommé quelques nouveaux officiers, au cours de l'année? Parmi ces officiers se trouvent le docteur Riddell, à Crystal-City, le docteur Thorburn à Deloraine et le docteur White, attaché à quelque autre poste, dans ces territoires.

M. FISHER : Non, nous les avons tous congédiés. La petite vérole semble être presque entièrement disparue des Etats-Unis

et nous nous sommes crus autorisés à discontinuer ce service.

M. W. J. ROCHE : La petite vérole est-elle la seule maladie contagieuse à l'endroit de laquelle le ministre prenne des mesures de protection ?

M. FISHER : Oui.

M. SPROULE : Combien d'officiers avez-vous préposés aux districts non organisés et quel est le chiffre de leurs appointements ?

M. FISHER : Les officiers préposés à la surveillance des frontières sont nommés de mois en mois et touchent $100 d'appointements mensuels. Dans certaines parties de l'Ouest où le chiffre des frais d'entretien et autres dépenses est plus élevé, quelques-uns de ces officiers reçoivent $125 par mois, vû qu'ils n'ont pas leur résidence fixe aux postes mêmes où ils font leur service.

M. SPROULE : Puisque le ministre s'est dispensé des services de tous ces médecins et qu'il ne se propose plus de les employer, sauf en cas d'urgence, à quoi bon se faire ouvrir un si fort crédit ?

M. FISHER : Je ne prévois pas, pour le moment, qu'il y ait lieu d'utiliser tout ce crédit ; mais, il y a deux ou trois mois, lorsque nous avons établi nos prévisions budgétaires cette certitude n'existait point.

M. SPROULE : Quel est le chiffre atteint par cette dépense, l'année dernière ?

M. FISHER : Le chiffre de la dépense effectuée, l'année dernière, figurera au rapport de l'auditeur général ; il s'agit, pour le moment, de l'exercice en cours. Suivant mes prévisions, le chiffre de cette dépense, pour l'exercice, sera inférieur au montant de $150,000 inscrit ici ; car toute urgence de surveiller la frontière a disparu, au cours de l'année financière, et s'il ne survient rien qui nous oblige d'utiliser de nouveau ce personnel, au cours des trois ou quatre années prochaines, nous ne dépenserons pas ces $150,000.

M. J. D. REID : D'après le rapport de l'auditeur général, les dépenses afférentes au service de l'hygiène publique s'élèvent à $106,216, et se répartissent comme il suit : $73,056.60, pour les districts organisés et $33,159.40 pour les districts non-organisés. Le ministre déclare qu'il pourra se dispenser d'effectuer cette année, la dépense de $20,000 faite l'année dernière ; or, en pareille circonstance, un crédit de $3,000 devrait suffire aux besoins de ce service.

M. FISHER : Cela va sans dire, il n'est possible d'établir de prévisions sûres que pour les districts organisés. Ailleurs, l'œuvre est de nature intermittente, et il est impossible de préciser le chiffre de la dépense.

M. J. D. REID : L'année dernière, il a été dépensé, pour les districts organisés, $73,000 et pour les districts non-organisés, $33,000. Le ministre ne prétend pas, sans doute, que ce chiffre sera dépassé ?

M. FISHER : Il s'est, sans doute, glissé quelque erreur ici ; car, l'année dernière, si je ne me trompe, la dépense s'est élevée à près de $150,000. S'il en eût été autrement, je n'aurais pas demandé ce crédit de $150,000.

M. J. D. REID : Il est sans doute, quelque autre partie du rapport de l'auditeur général que le ministre n'aura pas lue.

M. FISHER : Il a quelques années, j'avais demandé à la Chambre de m'ouvrir un crédit de $80,000 pour les districts organisés ; or, force m'a été de faire voter un crédit supplémentaire, et si je ne me trompe, la totalité du crédit s'est élevée à $100,000. C'est là le chiffre ordinaire de cette dépense.

M. J. D. REID : Il importe de ne pas inscrire au budget de crédit dépassant le chiffre voulu pour ce service ; car on est toujours exposé à la tentation d'appliquer le reliquat à d'autres usages. C'est là un abus contre lequel l'auditeur général s'est souvent élevé.

M. FISHER : Je ne tiens pas à m'exposer à la tentation de demander des crédits dépassant le chiffre des besoins réels d'un service.

M. SPROULE : Pourquoi donc le ministre ne se guide-t-il pas sur ce principe ?

M. J. D. REID : Le ministre nous déclare que, cette année, la dépense à effectuer pour ce service sera inférieure de $20,000 au chiffre de la dépense du dernier exercice. L'année dernière, il a été dépensé $100,000, et défalcation faite de cette somme des $20,000, il reste $80,000. Un crédit de $100,000 devrait répondre amplement à tous les besoins.

M. FISHER : Au cours de l'exercice 1902-1903, la dépense effectuée dans les districts organisés, s'est élevée à $99,000 ; par conséquent, il doit s'être glissé quelque omission dans le rapport de l'auditeur général. Je veux bien que l'article en discussion demeure en suspens, en attendant que je puisse aller aux renseignements. Si le comité désire adopter le crédit, qu'on le réduise à $130,000.

M. SPROULE : Vous avez, sans doute, présenté une note au conseil, à l'appui du crédit demandé.

M. FISHER : Je n'ai pas, pour le moment, cette note, sous les yeux.

M. INGRAM : D'après le rapport de l'auditeur général, la dépense effectuée, l'année dernière, s'est élevée à $217,000 ; or, défalcation faite de la somme de $99,000 afférente à la quarantaine des bestiaux, il reste un montant de $138,000 utilisé pour le service en discussion.

M. FISHER : Le crédit porté au budget de 1905-1906, porte $105,000, pour l'œuvre de la quarantaine dans les districts organisés ; $15,000, pour l'œuvre de protection des frontières, et environ $10,000 pour les territoires du Nord-Ouest, soit une totalité de $130,000.

M. SPROULE : Il serait préférable que l'article fût réservé, en attendant que le ministre aille aux renseignements.

M. FISHER : C'est parfait.

(L'article est réservé.)

Lazaret de Tracadie, $6,000.

M. SPROULE : Pourquoi ce crédit est-il relevé de $500 ?

M. FISHER : Le médecin attaché à cet établissement est en train de faire des expériences sur un nouveau traitement et il désire poursuivre ces expériences plus en grand. C'est là ce qui explique, dans la plus large mesure, ce gonflement de crédit ; puis, il faut bien aussi tenir compte de certains frais de route que le médecin doit effectuer, quand il va examiner certains cas de lèpre portés à son attention.

M. J. D. REID : Le nombre des lépreux augmente-t-il ?

M. FISHER : Ce nombre varie quelque peu. Il y en a dix-sept aujourd'hui, tandis qu'on comptait vingt et un patients, il y a deux ans.

(Adopté.)

Loi d'hygiène publique relativement aux travaux de l'Etat, $6,000

M. FISHER : Dans la loi adoptée, il y a quelques années, il est statué que les entrepreneurs de travaux publics sont tenus d'établir certaines installations pour le soin des malades. Un de nos fonctionnaires a mission de visiter ces travaux et de veiller à l'application de la loi.

M. J. D. REID : Je remarque que, l'année dernière, le chiffre de la dépense afférente à ce service n'a été que de $3,000.

M. FISHER : L'année dernière je me suis fait ouvrir un crédit de $6,000, en prévision de la construction du chemin de fer transcontinental. Jusqu'ici, nous n'avons dépensé que $3,000 ; mais avant la fin de l'exercice, il est possible que nous dépensions davantage. Jusqu'aujourd'hui, il me fait plaisir de le constater, il n'est rien survenu d'insolite. L'inspection ordinaire a pleinement suffi.

Il a été formulé que fort peu de plaintes, et notre inspecteur, au cours ordinaire de ses voyages, a été en mesure de surveiller les travaux et de nous transmettre des rapports satisfaisants. A titre d'exemple des éventualités qui pourraient surgir à tout moment, je dirai qu'un jour on a informé le Gouvernement qu'une épidémie d'un genre tout particulier avait éclaté parmi la population ouvrière employée à certains travaux. L'inspecteur s'est immédiatement rendu sur les lieux afin de faire enquête, et à son retour, au bout d'une semaine, il nous a informé que cette rumeur était dénuée de tout fondement. Dès qu'une rumeur de ce genre parvient aux oreilles du ministère, nous allons, sans retard, aux renseignements.

(Adopté.)

Hôpitaux de Winnipeg et de Saint-Boniface, $4,000.

M. W. J. ROCHE : Comment les crédits alloués à ces hôpitaux sont-ils répartis ?

M. FISHER : La répartition de ce crédit entre les hôpitaux en question est basée sur le chiffre des patients, à un certain taux par jour.

M. URIAH WILSON : On a affirmé ici même, il y a un an ou deux, que si l'Etat est forcé d'accorder de si importants crédits à ces hôpitaux de l'ouest, cela tient à ce qu'on y hospitalise un grand nombre d'immigrants, et, ajoutait-on, il serait injuste de grever le pays de tout ce fardeau. Le ministre pourrait-il nous dire le nombre des malades hospitalisés, et dans quelle proportion les immigrants y figurent ?

M. FISHER : Je n'ai pas, pour le moment, d'état indiquant ce nombre ; d'ailleurs, cette considération n'influerait en rien sur le crédit. Le montant alloué à chaque hôpital est déterminé d'après le nombre des nouveaux patients hospitalisés au cours de l'année.

(Adopté.)

M. le président fait rapport des propositions adoptées.

Sir WILLIAM MULOCK : Je propose que la Chambre lève sa séance.

M. SPROULE : Comment avez-vous réglé l'ordre du jour pour demain ?

Sir WILLIAM MULOCK : La voici : délibération du projet de loi du ministre de l'Agriculture sur les graines de semence.

M. BARR : Est-ce tout ?

Sir WILLIAM MULOCK : Si ce bill est adopté, il est possible, à en juger par le passé, que le bill du ministre de la Marine, relatif aux matelots, vienne en délibération, ainsi que le projet de loi de M. Fitzpatrick tendant à modifier la loi du cens électoral. Si la Chambre délibère le budget des dépenses, le ministre des Chemins de fer et des Canaux soumettra aux délibérations le budget de son ministère, et le ministre de l'Agriculture proposera la discussion du reste de son budget qu'il n'a pu faire adopter l'autre jour.

(La Chambre adopte la motion et lève sa séance à dix heures et vingt minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

MERCREDI, le 1er mars 1905.

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

CERTIFICAT D'ELECTION.

M. L'ORATEUR. J'ai l'honneur de faire savoir à la députation que M. le greffier des communes a reçu de M. le greffier de la couronne en chancellerie le certificat de l'élection de M. Emmanuel-Bernard Devlin comme représentant de la division électorale de Wright, province de Québec.

PRESENTATION D'UN DEPUTE.

M. EMMANUEL-BERNARD DEVLIN, député de la division électorale de Wright, est présenté par sir Wilfrid Laurier et l'honorable M. N. A. Belcourt.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS.

M. URIAH WILSON demande :

1. Combien d'immigrants ont été renvoyés de ce pays pendant la durée de l'exercice 1903-1904 et jusqu'au 1er février 1905 ?
2. De quelle nationalité étaient ces immigrants et pour quelle raison les a-t-on renvoyés ?
3. Combien ont été renvoyés pour cause de maladies, et quelles étaient ces maladies ? Combien ont été renvoyés parce qu'ils auraient pu être plus tard à la charge du public ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Le nombre des immigrants renvoyés de ce pays du 1er juillet 1903 au 1er juillet 1904 est de 359. Du 1er juillet 1904 au 1er février 1905, ce nombre est de 387. En tout, 746.

2. La nationalité des immigrants ainsi renvoyés est comme il suit :

Russes	202
Syriens	173
Anglais	140
Japonais	25
Polonais	24
Arméniens	23
Hébreux	22
Galiciens	22
Italiens	17
Allemands	16
Norvégiens	15
Finlandais	12
Autrichiens	11
Roumains	11
Suédois	8
Danois	5
Lithuaniens	4
Hongrois	4
Chinois	3
Turcs	2
Belges	2
Américains	2
Bucoviniens	2
Islandais	1
Total	746

3. Raisons de ce renvoi comme il suit :

Trachome	502	
Débilité physique	25	
Consomption	23	
Démence	19	
Débilité mentale	14	
Teigne faveuse	13	
Rhumatisme	8	
Tuberculose	6	
Impotence	5	
Epilepsie	5	
Organisation pauvre	4	
Maladie du cœur	3	
Bronchite	3	
Mélancolie	2	
Syphylis	2	
Dyssenterie chronique	2	
Ulcère variqueux	2	
Cécité	2	
Rhumatisme et maladie du cœur	2	
Conjonctive infectieuse	1	
Conjonctive simple	1	
Goutte et débilité	1	
Idiotie	1	
Tabes	1	
Grossesse	1	
Difformité	1	
Gonorrhée	1	
Mutisme et surdité	1	
Petite vérole	1	
Rhumatisme inflammatoire	1	
Débilité physique et mentale	1	
Cancer	1	
Adénite	1	
Hémoptysie	1	
Imbécilité	1	
Rupture du dos	1	
Hernie	1	
		660
Susceptibles d'être tôt ou tard à la charge du public		60
Accompagnant des personnes renvoyées	16	
Criminels	6	
Refusés par des agents des Etats-	3	
Caractère vicieux	1	
		26
Total		746

TRANSPORT DU COURRIER ENTRE COLDWATER ET LOVERING.

M. BENNETT :

1. Quel est présentement l'entrepreneur du transport des dépêches entre Coldwater et Lovering ?
2. Quand l'entreprise doit-elle prendre fin ?
3. Quelle est la rémunération annuelle attachée à ce service ?
4. A quelle date l'adjudication a-t-elle été passée et quand prend-elle fin ?
5. Dans l'affirmative, quels étaient les soumissionnaires et pour quel prix chacun d'eux soumissionnait-il ?

L'honorable sir WILLIAM MULOCK (directeur général des Postes) :

1. M. W. H. Lovering.
2. Le 31 mars 1905.

3. $130 par année.
4. Le 13 mars 1901 ; le 31 mars 1905.
5 et 6. Il n'a pas été demandé de soumissions en 1901, mais en 1897, année où l'entreprise a été adjugée à M. W. H. Lovering, le plus bas soumissionnaire, pour le prix de $130 par année. A l'expiration du marché, en 1901, nous l'avons renouvelé au même prix et avec le même entrepreneur, comme nous y autorisait la loi sur les postes.

HERD-BOOK CANADIEN.

M. A. MARTIN :

1. Quelles mesures a-t-on prises en vue d'établir officiellement au Canada un livre généalogique des races bovines?.
2. Tel livre sera-t-il prochainement établi dans ce pays, et dans quelles conditions ? Dans la négative, pourquoi ne le serait-il pas ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) : L'honorable député consentirait-il à réserver sa question à plus tard ? J'espère avoir ces renseignements demain.

DROIT DE PROPRIETE SUR LES PHOTOGRAPHIES.

M. AMES :

1. Des représentations ont-elles été faites au département de l'Agriculture, dans le mois d'avril 1903, au sujet de l'inconvénient causé par l'inscription de longue durée requise pour les droits de propriété en ce qui concerne les photographies ?
2. Le gouvernement a-t-il pris en considération les requêtes de MM. Wm. Notman et Fils, de Montréal, Stephen J. Thompson, de Vancouver, C.A.,: et W. J. Topley, d'Ottawa ?
3. Le gouvernement se propose-t-il de présenter prochainement une mesure législative pour amender l'Acte des droits de propriété au sujet des photographies, conformément aux propositions contenues dans les requêtes susmentionnées ?

L'honorable SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :
1. Oui.
2. Le Gouvernement n'a pas cru qu'il était sage de présenter un bill à l'effet d'apporter telles modifications à la loi relative aux droits de propriété sur les photographies.
3. La question est à l'étude.

CONDAMNATIONS PAR LE JUGE PRENDERGAST.

M. LAKE :

1. Deux individus du nom de Hamelin et de Gosselin ont-ils été condamnés au pénitencier, pour vol de chevaux, par le juge Prendergast en 1902 ?
2. Quelle était la durée de l'emprisonnnement dans chaque cas ?
3. Ont-ils été relâchés avant l'expiration de leur sentence ?
4. Dans l'affirmative, à quelle date et pour quelle raison ?

L'honorable M. CHARLES FITZPATRICK (ministre de la Justice) : Je dois dire à mon honorable ami qu'il est contraire aux usages bien établis au Parlement de répondre à des questions de cette nature. Si l'honorable député veut bien me le permettre, je l'aviserais de consulter Todd où il trouvera la définition de cette règle.

GREEMENT DU STEAMER "ACADIA".

M. AMES :

1. Comment a-t-on disposé de l'ameublement et du gréement du steamer "Acadia" ci-devant au service du département de la Marine et des Pêcheries ?
2. En quel temps, de quelle manière, en faveur de qui et à quel prix a-t-on disposé de ces articles ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. On les a mis en magasin.
2. Voir la réponse à la première question.

CHALOUPE A VAPEUR "MAISONNEUVE".

M. AMES :

1. Combien a coûté au gouvernement depuis qu'il en a été fait l'acquisition la chaloupe à vapeur "Maisonneuve" pour: (a) réparations ; (b) gréement ; (c) provisions; (d) combustible; (e) autres approvisionnements; (f) salaires et gages ?
2. De combien de personnes se compose son personnel régulier, officiers et équipage ?
3. Pendant combien de mois cette chaloupe a-t-elle été en service actif en 1903 et en 1904 respectivement ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) :
1. (a) $1,640.85 ; (b) $1,243.98 ; (c) $450.22; (d) $274.61 ; (e) $1,482.09 ; (f) $3,388.13.
2. Cinq, et trois autres lorsque la chaloupe est employe à des études hydrographiques.
3. Trois mois en 1903 et sept et demi en 1904.

PHARES A ANTICOSTI.

M. LEWIS :

1. Quels sont les prix portés aux contrats relatifs aux phares flottants de l'île d'Anticosti le "Lurcher" et le "East Point"?
2. Combien, outre ces prix, les entrepreneurs ont-ils reçu pour ces phares flottants ?
3. Quelles nouvelles dépenses au 1er janvier 1905 avait-on faites relativement à ces phares pour changements, réparations ou renouvellements ?
4. D'après le contrat, à quelles dates les dits phares devaient-ils être achevés et livrés par les entrepreneurs ?
5. Le contrat stipulait quelque amende ou confiscation en cas de retard dans la livraison?
6. Les entrepreneurs ont-ils quelque peine pour n'avoir pas terminé leur entreprise dans le délai fixé ?
7. Le "Lurcher" est-il en place actuellement ? S'il ne l'est pas, quelle en est la raison?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je prierais l'honorable député de demander par motion la production des pièces relatives à ces différents points. La réponse que j'aurais à faire prendrait des proportions trop considérables.

STEAMERS DESSERVANT LES PHARES ET FAISANT LE SERVICE COTIER.

M. LEWIS :

1. A quels ports, du 31 octobre au 4 novembre 1904 inclusivement, chacun des navires dépendant du ministère de la Marine et des Pêcheries a-t-il fait relâche ?

2. Où se trouvait chacun de ces navires le 3 novembre dernier ?

L'honorable M. RAYMOND PREFONTAINE (ministre de la Marine et des Pêcheries) : Je prierais l'honorable député de faire comme pour la demande précédente. Ce n'est pas que j'aie rien à cacher ; mais il est impossible de réunir ces renseignements sans beaucoup de peine.

QUAI AU BIC.

M. BERGERON :

1. Le gouvernement n'a-t-il pas dans les derniers jours d'octobre fait marché avec un M. P. Ross pour l'achat d'un terrain destiné à l'établissement d'un chemin menant au quai que l'on doit construire à la " pointe à Côté " au Bic ?

2. Dans l'affirmative, combien M. Ross a-t-il reçu pour son terrain ?

L'honorable M. CHARLES HYMAN (ministre intérimaire des Travaux publics) :

1. Il n'a pas été acheté de terrain de M. Ross, mais celui-ci a, par écrit, le 8 décembre 1904, promis à notre ingénieur ordinaire de nous vendre un droit de passage.

2. Rien de fait.

DEMISSION DE L'HONORABLE M. CLIFFORD SIFTON.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : J'ai le devoir de prévenir la Chambre que mon collègue l'honorable M. Sifton a donné sa démission de membre du cabinet et de ministre de l'Intérieur. M. Sifton juge qu'il lui est impossible d'accepter les termes du projet de loi présenté dernièrement aux fins de faire entrer dans la confédération les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan. Son dissentiment n'a trait qu'aux dispositions relatives à l'instruction publique dans les nouvelles provinces. A l'issue d'une conférence que j'ai eue avec lui les lettres dont la teneur suit ont été échangées entre lui et moi :

Ottawa, 27 février 1905.

Cher sir Wilfrid,—Après avoir mûrement réfléchi sur les matières que nous discutions ensemble hier soir, j'arrive à cette conclusion qu'il m'est impossible, dans les circonstances, de rester plus longtemps dans le ministère, et il vaut mieux, pour tous les intéressés, que j'agisse sur l'heure. En conséquence, j'ai l'honneur de vous offrir ma démission de membre du cabinet. La malheureuse nécessité qui me pousse à prendre une telle décision n'altérera en rien, je l'espère, la bienveillante amitié dont jusqu'à présent vous m'avez toujours honoré.

Croyez-moi votre tout dévoué,

CLIFFORD SIFTON.

Au très honorable sir Wilfrid Laurier, G.C.M.G., Ottawa.

A cette lettre je répondais hier dans les termes suivants :

Ottawa, 28 février 1905.

Mon cher Sifton,—J'ai reçu hier, datée du même jour, votre lettre dans laquelle vous m'offrez votre démission de membre du Gouvernement.

Dans l'alternative qui se présente je n'ai qu'un parti à prendre et, quoique avec beaucoup de regret, je dois accepter votre démission et la remettre entre les mains de Son Excellence.

Au sortir de notre conversation de l'autre jour, je croyais encore que le différend existant entre nous portait plutôt sur les mots que sur le fond même de la question et, jusqu'au moment de recevoir votre lettre, j'avais nourri l'espoir qu'il serait possible d'arriver sans trop de peine à une solution de la difficulté.

Cette brusque terminaison de nos relations officielles me chagrine plus que je ne saurais dire, mais en même temps soyez assuré que, si notre vieille amitié devait jamais en souffrir, ce ne sera pas par mon fait.

A vous bien sincèrement,

WILFRID LAURIER.

A l'honorable M. Clifford Sifton, Ottawa.

La démission a été placée entre les mains de Son Excellence, à qui il a plu de l'accepter.

L'honorable M. CLIFFORD SIFTON : La déclaration que vient de faire le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) nécessite de ma part une courte explication.

Lorsqu'il fut décidé que pendant cette session, une loi serait présentée érigeant en provinces certaine portion des territoires du Nord-Ouest, je crus devoir mûrement réfléchir à l'attitude qu'il me faudrait prendre relativement aux pouvoirs à être conférés aux nouvelles provinces en matière d'instruction publique. Des conférences entre les membres du Parlement représentant les territoires et ceux du gouvernement territorial allaient devenir nécessaires.

L'absence du premier ministre qui, au sortir des élections générales, avait dû prendre un court repos et se trouvait pour le moment hors du pays, retarda ces conférences jusqu'à près le commencement de la nouvelle année. Peu de temps avant l'époque fixée pour ces conférences, mon propre état de santé m'obligeait à quitter Ottawa et il me fut impossible d'être présent aux discussions qui eurent lieu. Avant de partir, j'avais eu avec le premier ministre une entrevue au cours de laquelle nous avions discuté à peu près tous les points que le projet allait nécessairement toucher. Dans la mesure que me le permettaient les circonstances, je fis part au premier ministre de

mes vues sur les différents sujets qui allaient être traités. Je puis bien le dire, je ne m'attendais pas en partant que le bill créant les nouvelles provinces serait présenté avant mon retour.

Comme le savent mes collègues de cette Chambre, je reprenais mon siège ici jeudi dernier dans l'après-midi. Je m'empressai de lire avec soin le discours fait par le très honorable premier ministre (sir Wilfrid Laurier) lors de la présentation du bill dont il s'agit. Je vis avec regret que je ne pourrais pas tomber d'accord avec lui sur certains principes qu'il y énonçait.

Le lendemain vendredi je me faisais remettre de bonne heure une copie de l'article relatif à l'instruction publique dans les provinces. En voici le texte :

16. Les dispositions de l'article 93 de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord de 1867, s'appliquent à ladite province comme si, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, le territoire y compris était déjà une province, l'expression " union ", audit article, étant tenue pour signifier ladite date.

2. Subordonnément aux dispositions dudit article 93 et en continuation de l'application du principe ci-devant consacré par l'opération de l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, il est édicté que la législature de la dite province rendra toutes les lois nécessaires au sujet de l'instruction publique et qu'il y sera toujours réservé (a) qu'une majorité des contribuables d'un district ou d'une division de ladite province, ou d'une partie ou subdivision de ce district ou cette division, quel qu'en soit le nom, peut y établir les écoles qu'elle jugera à propos, et imposer et percevoir les taxes nécessaires pour ces écoles et (b) que la minorité des contribuables de ce district ou de cette division ou de cette subdivision de district ou de division, qu'elle soit protestante ou catholique romaine, peut y établir des écoles séparées et imposer et percevoir les taxes nécessaires pour ces écoles, et (c) que dans ce cas les contribuables qui établiront ces écoles séparées protestantes ou catholiques romaines ne sont assujétis qu'aux taxes qu'ils s'imposeront eux-mêmes à cet égard.

3. Dans la répartition des deniers publics par la législature en aide de l'instruction, et dans la distribution de tout argent versé entre les mains du gouvernement de ladite province et provenant de la caisse des écoles établie par l'Acte des terres fédérales, il n'y aura aucune inégalité ou différence de traitement entre les écoles publiques et les écoles séparées, et ces fonds s'appliqueront au soutien des écoles publiques et des écoles séparées en parts proportionnelles équitables.

Voilà cet article tel qu'on le trouve dans le projet de loi présenté par le chef de Gouvernement. Vendredi et les jours suivants, jusqu'à lundi matin, je fis de la question une étude des plus soigneuses. Dans l'intervalle, j'eus avec le premier ministre une entrevue à ce même sujet, et le résultat de toutes mes réflections fut que je ne pouvais ni approuver ni appuyer le principe de cette proposition. Dans ces circonstances, Monsieur l'Orateur, mon devoir m'était tout tracé. Je devais rencontrer la Chambre en l'absence du ministre de l'Intérieur, et lundi matin j'écrivais au premier ministre pour lui donner ma démission de membre du cabinet. Subséquemment, je priai le premier ministre de vouloir bien donner effet sans retard à ma lettre de démission, ce à quoi il a maintenant donné son assentiment.

Je n'entends pas entrer pour aujourd'hui dans la discussion du mérite de la question qui a donné lieu à cette divergence de sentiment entre mon chef et moi, ce n'est d'ailleurs pas le moment de le faire ; et je me contenterai, Monsieur l'Orateur, d'exprimer en terminant tout le regret que j'éprouve de m'être vu obligé par les circonstances à rompre mes relations avec mes collègues d'hier. Ces relations, je dois le dire, ont toujours été très amicales et fort agréables. Je suis, au reste, en parfait accord avec les membres du cabinet sur toutes les autres questions ; mais ici je ne vois pas qu'il me soit possible d'avoir égard à autre chose qu'aux principes en jeu dans cette proposition.

L'honorable M. GEO. E. FOSTER (Toronto-nord): Monsieur l'Orateur, je suis assez de l'avis de l'honorable ministre sortant de charge (l'honorable M. Sifton), que ce n'est pas le moment de discuter le mérite des principes en jeu dans le projet de loi relatif aux nouvelles provinces. Cependant, ces déclarations que l'on vient de lire, la lecture de ces déclarations, les causes qui ont nécessité ces mêmes déclarations, voilà autant de sujets que nous de ce côté-ci de la Chambre (la gauche) et nous seuls avons le droit de traiter, ce que je vais faire, Monsieur l'Orateur, avec votre bienveillante permission.

Cette lettre de démission du ministre de l'Intérieur ne nous prend nullement par surprise. Nous l'attendions depuis quelque temps déjà. Elle n'a pas dû surprendre non plus ceux de nos amis de la droite qui sont au courant des petits secrets du parti. Nous nous rappelons tous les circonstances particulières dans lesquelles ce bill semble avoir été élaboré et la précipitation avec laquelle on l'a mis devant la Chambre. Il nous avait paru extraordinaire et en quelque sorte inexplicable qu'un projet de cette importance pût être préparé en l'absence de deux ministres dont la responsabilité, eu égard au pays et à l'étendue du territoire où cette loi allait recevoir son application, se trouvait le plus directement engagés ; eu égard aussi à la déclaration faite dans cette Chambre il y a, je crois, un an ou deux, lorsque, dans le dessein tout nouveau d'établir une décision des responsabilités ministérielles, il fut annoncé que certains ministres devaient être tenus plus ou moins comptables des provinces ou territoires particuliers qu'ils représentent. Nous avons eu comme exemple le cas du ministre de l'Agriculture (M. Fisher) s'immisçant dans les affaires relatives à la milice de ce pays.

Voici qu'en moins de deux semaines cet important projet est préparé et présenté de-cé, et lundi matin j'écrivais au premier mi-

l'Intérieur spécialement chargé et responsable de la conduite des affaires concernant les territoires du Nord-Ouest, et l'Ouest en général. Nous pensions à une seconde édition possible de ce qui s'était passé il y a un an ou deux dans des circonstances à peu près semblables. A cette époque, la chose est bien connue, un projet de loi fort important et ayant trait à l'établissement d'un chemin de fer avait été conçu, élaboré et, pour ainsi dire, présenté à la Chambre à l'insu du ministre responsable des Chemins de fer et des Canaux dont c'eût été le rôle de coopérer à l'étude et à la préparation du projet. Nous le supposions d'autant plus que, des lèvres du premier ministre lui-même (sir Wilfrid Laurier), étaient tombées, il n'y a pas bien longtemps, comme par hasard, un propos assez piquant prononcé en réponse à un député demandant vers quel temps on pouvait compter que le bill en question serait présenté. Une date avait été mentionnée, mais, non satisfaits de cela, des esprits curieux, comme il s'en trouve toujours de ce côté-ci de la Chambre (la gauche), ont voulu savoir et ont demandé si le ministre de l'Intérieur serait alors à son poste ; à quoi le très honorable premier ministre a répondu avec quelque vivacité, comme je le dis, qu'il ne savait pas si M. le ministre de l'Intérieur serait ici ou non, mais que lui, le premier ministre, y serait sûrement.

Tout cela, joint à l'histoire de ce bill, a fait que la démission du ministre n'est pas arrivée comme une surprise pour ceux qui siègent de ce côté de la Chambre (la gauche), et je doute beaucoup qu'il en ait été autrement pour nos amis de la droite.

Ce qu'il y a de plus étrange encore, c'est que le ministre de l'Intérieur, membre à toute époque très important du cabinet et particulièrement important dans cette circonstance, n'ait pas connu avant son retour à Ottawa, où il s'en est fait donner copie, les dispositions du projet relatives à l'enseignement dans les territoires, nonobstant que le télégraphe en eût pu sans peine porter la nouvelle aux quatre coins des Etats-Unis et notamment au lieu précis où depuis quelques semaines se trouvait l'honorable ministre. Voici un projet auquel il est à supposer que le ministre de l'Intérieur devait être très intéressé et, de la part d'un cabinet soucieux de se conformer aux règles du Gouvernement responsable, soucieux d'agir avec unité et sagesse, désireux d'obtenir, comme c'était son devoir, l'opinion de toutes les individualités dont il se compose, on aurait pu s'attendre que le ministre de l'Intérieur aurait été consulté ; cependant, il semble que ce dernier n'ait même pas été instruit, ni par lettre ni par dépêche, de la seule disposition marquante du projet.

L'excuse, la raison de cela, elle nous est donnée aujourd'hui—et nous sommes bien obligés de l'accepter au sens parlementaire : —l'honorable ministre se retire parce que ses principes ne lui permettent pas d'accéder à cette proposition particulière du bill de l'autonomie. Que ce soit là la cause réelle de la démission du ministre, il est fort permis d'en douter. Après ce que je viens de dire et d'après ce que nous avons vu, il sera facile à tout membre de cette Chambre de conclure à d'autres motifs. Il est bien évident que l'intention du premier ministre comme des autres membres du cabinet était de se débarrasser de leur collègue, que ce fût à l'occasion de cet article du bill ou autrement. Les explications du premier ministre n'ont donc pas satisfait la curiosité de la Chambre. Pour ne pas parler des communications que nous font les bulletins de journaux, il existe des rumeurs qui courent les corridors, passent dans les rues de la ville et font peut-être tinter, au moment même où je vous parle, le fil des télégraphes qui d'Ottawa les transmettent dans toutes les parties du pays.

Eh quoi ! on dit bien qu'un autre ministre non moins important, un autre membre non moins influent du cabinet que préside le très honorable chef de cette Chambre délibère s'il ne suivra pas les traces ou, pour mieux dire, l'exemple de l'honorable ministre de l'Intérieur, en exprimant lui aussi sa désapprobation formelle et sans restriction du projet de loi déposé. Il ne nous manquerait pas de bonnes raisons de croire qu'il y a quelque vérité dans ce que l'on dit là. En effet, je ne puis que difficilement comprendre comment un premier ministre, de concert avec son sabinet, peut entreprendre d'élaborer et de présenter aux Chambre, en l'absence du ministre des Finances, comptable plus que tout autre des intérêts financiers du pays, un projet de loi de cette importance, dont la mise à exécution devra obérer le budget de charges considérables et sans cesse croissantes.

Avait-il été, lui aussi, laissé dans l'ignorance des dispositions de ce projet ? Lui avait-on fait savoir, avant son retour à Ottawa, quels arrangements financiers ou autres la mesure pouvait comporter? A-t-il dû, pour l'apprendre, se faire remettre, lui aussi, un exemplaire du bill ? Y avait-il tant de presse que l'on n'aurait pas pu attendre au moins deux ou trois jours pour permettre tant au ministre des Finances qu'au ministre de l'Intérieur de rencontrer leurs collègues et, par un échange d'idées, voir s'il n'aurait pas été possible d'arriver à une solution amicale de la difficulté.

Il nous fâcherait beaucoup de perdre le ministre des Finances.

Plusieurs VOIX : Très bien ! très bien !

M. FOSTER : Son air amable—quand il est de bonne humeur, et c'est ordinairement le cas—nous est toujours une inspiration.

A tout événement, nous voudrions savoir du premier ministre, pour n'y plus revenir, s'il y a quelque vérité dans ce que l'on dit, que le ministre des Finances ne serait pas en parfait accord avec le reste du cabinet au sujet de ce bill.

Pour ce qui est du ministre de l'Intérieur, nous sommes bien forcés de lui dire adieu. Nos sentiments à son égard sont—comment dirai-je—un peu mêlés. Les uns lui accorderont leurs sympathies ; d'autres diront de lui qu'après avoir longtemps fait la lutte il est arrivé au terme de sa carrière et a touché sa récompense. Sa récompense, peut-être bien qu'il l'a eue déjà ; peut-être aussi qu'un avenir glorieux lui est réservé dans la possession de l'une des hautes charges officielles que ce pays tient à la disposition des ministres détrônés, comme c'a été le cas pour l'ex-ministre des Chemins de fer et des Canaux.

Mais, si nous le perdons comme ministre de l'Intérieur, il n'a pas dit qu'il allait nous abandonner comme député, et nous l'aurons encore avec nous dans cette enceinte où il pourra continuer à nous réprimander, nous donner des conseils et—qui sait ?—dans la mesure du possible, peut-être, vivre en paix et en bonne intelligence avec ses anciens adversaires.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, j'aurais une question à poser au premier ministre. Je voudrais savoir de lui qui habite maintenant les ruines du cabinet. Quel est le Samson qui, en ébranlant les colonnes de l'édifice, l'a fait crouler sur lui et ses collègues de l'administration ? Le très honorable premier ministre disait l'autre jour qu'à l'instar de Don Quichotte, je me battais contre des moulins à vent. Eh bien, il y a du moins ceci à dire de Don Quichotte, que c'était un gentilhomme campagnard de haute honorabilité, dont les restes reposent en terre sainte.

Après ce qui vient de se produire aujourd'hui, si je cherche dans l'histoire un type qui répond à notre premier ministre, je ne pourrai mieux faire que de m'arrêter à l'un de ces grands ducs de Russie dont nous entendons parler à l'heure actuelle. Il avoue que lundi de cette semaine, lorsque je lui demandais où était le ministre de l'Intérieur et qu'il me répondait que c'était à moi à le faire venir ici, il savait déjà, comme la Chambre le sait maintenant, que le ministre ne faisait plus partie de son cabinet ni de son administration. C'est lui, cet autocrate sans pareil que nous avons pour premier ministre, qui disait il y a huit ans, en se servant des paroles du prince de Bismark : " Nous n'irons pas à Canossa." Le très honorable premier ministre n'a pas été à Canossa, mais il a été à Trois-Rivières, il y a fait un traité dont il nous rapporte les grandes lignes dans un projet de loi qu'il présente à la Chambre sans même avoir consulté ses collègues. On dit que, dans la préparation de ce bill, il n'a pris avis que de trois de ses ministres, dont deux sont de sa province. Je n'ai pas l'intention de discuter la mesure, mais je sais maintenant pourquoi le ministre de l'Intérieur est sorti du cabinet: c'est à cause des écoles, comme je le disais lundi, et c'est aussi à cause des terres. En présentant sa mesure à la Chambre, le très honorable premier ministre la réduit à trois chefs : il en parle d'abord au point de vue constitutionnel, puis au point de vue politique et il conclut enfin à la séparation de l'enseignement ; et c'est à cause de cette dernière proposition que l'ex-ministre de l'Intérieur a dû quitter le Gouvernement.

M. l'ORATEUR : Je présume que l'honorable député (M. W. F. Maclean) entend faire une motion.

M. W. F. MACLEAN : Oui, mais avant cela, j'ai bien le droit, je suppose, de dire quelques mots.

Il y a autre chose dans cette question, et, à ce propos, je rappellerai certain verset de la Bible, lequel dit : Quiconque se servira de l'épée périra par l'épée." De la même façon, ceux-là qui se prennent d'engouement pour les droits provinciaux et la question scolaire périront par la question scolaire et les droits provinciaux. Cela est écrit sur le mur. . . (Exclamations.) Et le très honorable premier ministre n'a pas seulement perdu son ministre de l'Intérieur, mais il perd aussi cet enthousiaste panégyriste de ses actions, qui parlait de lui comme du plus grand des hommes d'Etat que nous ayons jamais eus en ce pays et qui portait aux nues l'ex-ministre de l'Intérieur, qu'il appelait le Napoléon de l'Ouest. Les voici maintenant tous deux unis contre le très honorable premier ministre.

Sur cette question, il a perdu l'appui du " Globe " de Toronto, son principal organe, " Witness " de Montréal, un autre de ses organes, et il est à la veille de répudier le dernier qui semble lui rester, le " Soleil," qui disait l'autre jour, sur un ton dogmatique: " Nous sommes l'organe de sir Wilfrid ; tout le monde est prié d'en prendre note et d'agir en conséquence."

J'arrive maintenant à la question des terres des écoles et à la manière dont la petite province du Manitoba a été traitée. Puisque l'honorable député de Lisgar (M. Greenway) est à son siège, je lui signale encore une fois cette déclaration du principal organe du premier ministre, disant que le Manitoba doit être puni pour avoir combattu en faveur des droits provinciaux en matière d'instruction publique. La superficie du Manitoba n'est que de 74,000 milles carrés, et celle des nouvelles provinces sera de près de 300,000 milles carrés. Mais il se trouve que le Manitoba est pour le régime des écoles publiques, et il doit être puni. Il est facile de se rendre compte comment tout cela est arrivé. Si les frontières du Manitoba étaient reculées vers l'ouest, il en résulterait que la partie est de la province aurait la direction absolue des questions scolaires, tandis que la partie ouest aurait les mains liées. C'est pour cette raison qu'il faut punir le Manitoba. En dépit de reproches et des railleries qui m'ont été adressés lundi dernier, j'avais raison de dire que l'on voulait punir le Manitoba, et que pour

pouvoir appliquer les dispositions du présent bill, il faudrait modifier la loi actuelle concernant les terres fédérales.

On m'a opposé ce qu'on a appelé un démenti formel, mais aujourd'hui, mes paroles viennent de recevoir de la bouche du ministre de l'Intérieur une confirmation non moins formelle. J'avertis l'honorable premier ministre qu'il se lance dans des aventures à la Don Quichotte, s'il s'imagine que lui et son parti, qui s'est toujours prétendu le champion des droits provinciaux, s'imaginent qu'ils peuvent enchaîner les deux nouvelles provinces de l'Ouest et leur imposer les écoles séparées sans consulter la population. Nous venons d'avoir l'aveu qu'il ne consulte même pas ses ministres. Quel sort réserve-t-on au ministre qui déclare n'avoir pas été consulté ? Va-t-on le traité à la Tarte ou à la Blair ? Le même sort attend tous ceux qui ne se courberont pas devant le nouvel autocrate qui règne sur ce pays, qui ne consulte même pas ses ministres sur les questions politiques, qui ne demande même pas l'opinion des vastes territoires du Nord-Ouest, avant de déposer devant la Chambre ce projet de loi mal conçu et rédigé à la hâte.

Je félicite l'ex-ministre de l'Intérieur d'avoir eu le courage de sortir du cabinet. Je puis dire à son honneur qu'il est resté fidèle à la mission qu'il s'était donné, il y a quelques années, dans le comté d'Haldimand, lorsqu'il déclarait qu'il venait solliciter les sympathies de la province d'Ontario, parce qu'on voulait enchaîner sa province. Si l'on permet aujourd'hui que le Manitoba soit enchaîné, disait-il, un jour viendra où l'on voudra traiter de la même manière les grandes provinces de l'Ouest. C'est ce que fait actuellement le césar du parti libéral, sans même consulter ses collègues. Ce même autocrate ne se gêne pas de nous faire la leçon et de nous décerner toute sorte d'épithètes, et quarante-huit heures se sont à peine écoulées que les événements sont venus me donner raison sur tous les points. Le premier ministre est aujourd'hui perdu de réputation dans cette Chambre; il est perdu de réputation auprès de ses collègues ; il est perdu de réputation dans les provinces et surtout dans la province d'Ontario, où il est répudié par son organe le "Globe." Il nous a cité les discours et les écrits de George Brown pour justifier sa tentative de mettre des entraves à ces deux grandes provinces de l'Ouest, mais il n'a pas réussi. Ce projet ne peut être justifié que par des raisons politiques ; mais il n'en a pas fait une question politique. Il a invoqué des arguments constitutionnels, et de moralité. Lui qui nous a souvent prêché dans cette Chambre le respect des voisins, il n'a pas craint d'insulter gravement la population des Etats-Unis en la taxant d'immoralité, en disant que le divorce, le lynch et le meurtre règnent dans ce pays, et que la supériorité du Canada, sous ce rapport, est dû à ce que les dogmes chrétiens sont enseignés dans nos écoles.

Quelques DEPUTES : A l'ordre !

M. W. F. MACLEAN : Le peuple canadien veut la séparation de l'Eglise et de l'Etat. Quant à ce que décrète la constitution relativement à Ontario et Québec, c'est très bien ; nous acceptons la situation.

Un DEPUTE : Merci.

M. MACLEAN : Je vais même plus loin. Je dis que pour ma part, je ne lèverais pas un doigt pour empêcher la population des provinces de l'ouest d'avoir le régime de la séparation des écoles, si elle le veut. Je demande que la décision de cette question soit laissée aux provinces et que les écoles séparées ne leur soit pas imposées par le pouvoir fédéral. Je suis prêt à déclarer, ici et ailleurs—dirai-je à titre de radical ou de démocrate—que je suis en faveur de la séparation de l'Eglise et de l'Etat, autant que le permet la constitution.

A l'heure qu'il est l'honorable premier ministre se fait le champion d'une nouvelle alliance entre l'Eglise et l'Etat, et je l'avertis encore une fois qu'il s'engage sur un terrain dangereux. Je lui répète que celui qui se sert de l'épée périra par l'épée. Lui qui, il y a quelques semaines à peine, semblait être au début d'une longue carrière, voit déjà une main mystérieuse tracer son sort sur le mur.

J'aimerais à le voir soumettre au Parlement de grandes questions nationales, et ne pas soulever de questions comme celle-là. Je ne veux rien dire contre l'honorable député qui vient de sortir du cabinet, mais je lui rappellerai que la vague qui l'a porté au pouvoir est la même qui l'en fait sortir aujourd'hui. Où cette vague le conduira-t-elle ? c'est-à-dire à en juger, en faisant appel à son expérience.

M. LEIGHTON G. McCARTHY (Simcoe-nord) : Monsieur l'Orateur...

M. l'ORATEUR : Il n'y a rien en délibération.

M. MACLEAN : Je propose que la séance soit levée.

M. L. G. McCARTHY : En discutant la question qui nous occupe, l'honorable député de York-sud (M. Maclean) a soulevé plusieurs points dont il n'aurait probablement pas dû parler. Mais de crainte que mon silence ne soit mal interprété, je tiens à faire une courte déclaration. Je suis peut-être par rapport à cette question dans une situation différente de celle de tous les autres membres de cette Chambre. L'honorable député de York-sud a parlé de la campagne électorale dans Haldimand, il y a quelques années. En cette circonstance, j'étais aux côtés de l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) ; nous avions le même programme, nous combattions ceux

qui désapprouvent aujourd'hui les actes qui ont provoqué la retraite de l'ex-ministre. Depuis dix ans, mon attitude sur la question des écoles n'a pas varié. J'ai combattu pour cette question en 1895, dans le comté de Cardwell, et au mois de juin 1895, dans mon propre comté. Depuis le commencement jusqu'à la fin, je suis resté inébranlable et libre sur cette question, et à trois reprises différentes mes électeurs ont approuvé ma conduite. Par conséquent, je n'ai pris la parole que pour dire, comme je l'ai dit dans mon premier discours dans cette enceinte, mes déclarations subséquentes, qu'à l'exemple de l'ex-ministre de l'Intérieur, je suis absolument opposé aux articles de ces bills qui ont trait à l'enseignement public. Je les combattrai sans fléchir.

M. SPROULE : Je ne prends pas la parole pour discuter le bill qui sera prochainement soumis à nos délibérations, ni pour expliquer mon attitude sur cette question, car je crois qu'elle est bien connue. Je tiens simplement à faire observer que les explications et les réponses de l'honorable premier ministres ont été claires et précises, mais qu'elles ne sont pas complètes. Peut-être qu'en exigeant plus ce serait lui demander d'anticiper sur les événements, mais il ne nous a pas dit quel sera le successeur du ministre qui vient de remettre son portefeuille. Quoi qu'il en soit, c'est une question qui le regarde plutôt que l'opposition. Mais, après la retraite du représentant du Manitoba et du Nord-Ouest—un homme que beaucoup d'entre nous considéraient comme un des membres les plus capables et les plus influents du ministère—je demanderai à l'honorable premier ministre s'il ne croit pas qu'il serait préférable de renoncer à cette partie du bill. Je tiens aussi à féliciter l'honorable député de Brandon (M. Sifton), et à lui dire que ceux qui, comme moi, sont opposés à cette partie du bill sont fiers de cette précieuse recrue et de celle de l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy).

M. McCARTHY : N'appelez pas le député de Simcoe-nord une recrue.

M. SPROULE : J'espère que plusieurs autres membres de la droite comprendront que rien n'est plus réconfortant qu'une déclaration franche et ouverte et suivront l'exemple des deux honorables députés que je viens de mentionner.

Pendant que j'ai la parole, je dirai un mot du nombre d'exemplaires de ce bill qui a été tiré. Il y a huit jours que le bill a été déposé et avant aujourd'hui, chaque député n'a pu en avoir qu'un seul exemplaire. Hier, l'honorable premier ministre a dit qu'il n'y avait pas d'objection à ce qu'on en fit un fort tirage. Il faudrait à peine deux ou trois heures pour en imprimer une couple de milles. Je ne comprends pas pourquoi, à l'heure qu'il est, un député ne puisse pas en avoir plus de quatre ou cinq exemplaires.

J'ai pris des renseignements à l'imprimerie et on m'a répondu : les ordres sont de ne donner aucun renseignement quant au nombre d'exemplaires du bill que nous avons imprimé. Pourquoi tous ces secrets ? L'honorable premier ministre peut-il expliquer pourquoi nous ne pouvons pas avoir un plus grand nombre d'exemplaires de ce bill, et donnera-t il des ordres pour en faire imprimer une plus grande quantité, car on en demande dans tout le pays. J'ai moi-même reçu plus de cent demandes, bien que le bill soit déposé depuis huit jours, je n'ai pu n'en envoyer que cinq.

M. SAM. HUGHES (Victoria-et-Haliburton) : Je ne me lève que pour féliciter l'ex-ministre de l'Intérieur d'être sorti du cabinet. Connaissant l'attitude qu'il avait prise sur cette question en 1895 et 1896, mais sans l'avoir aucunement consulté, dès que ce bill a été déposé, j'ai eu l'intime conviction qu'il agirait comme il vient de le faire. Je dois lui rendre cette justice de déclarer que je suis en état d'affirmer positivement que son désir était de tenir la question des écoles du Manitoba en dehors de la politique fédérale pour réglée d'une manière satisfaisante par la province elle-même. C'était aussi le désir de plus d'un membre du parti conservateur. Mais ce désir ne s'est pas réalisé.

L'ex-ministre de l'Intérieur n'avait pas, dans les circonstances, d'autre conduite honorable à suivre que celle qu'il vient de suivre. J'étais intimement convaincu de la sincérité de ses convictions sur ce point et je savais qu'il ne permettrait pas qu'on appliquât au Nord-Ouest, les articles du bill concernant l'enseignement. L'honorable premier ministre se dit patriote et c'est à son patriotisme que je m'adresse. Le ministre de l'Intérieur a remis son portefeuille ; ses autres collègues hoche la tête quand on leur parle de cette question ; plusieurs de ses partisans ne veulent pas ou n'osent pas l'appuyer ; or, dans l'intérêt de l'Ouest et dans celui des institutions financières et commerciales dont le succès est lié à la prospérité de ces vastes territores, je lui demande de ne pas insister sur l'adoption de ce bill. Il n'ignore pas que si le courant d'immigration qui se dirige actuellement vers ces régions est une fois arrêté, il sera bien difficile de le faire repartir. Si ce bill est adopté, je prédis, et je ne suis pas le seul à le prédire, des désastres pour le Canada.

Un député : La guerre.

M. SAM. HUGHES : La guerre ? Si, parce que quelques métis sur les bords de la Saskatchewan ne voulaient pas accepter un mode d'arpentage nouveau et raisonnable, à la place de celui auquel ils étaient habitués, l'honorable premier ministre aurait eu raison d'épauler son fusil et de voler à leur secours, comme il l'a déclaré en 1885, à bien plus forte raison, les jeunes gens du

Nord-Ouest—on n'aurait pas besoin de ceux d'Ontario—seraient-ils excusables de recourrir aux armes pour résister à la tyrannie que le premier ministre veut leur imposer par ce bill.

S'il persiste à vouloir faire adopter ce projet de loi, le courant de l'immigration sera enrayé, et il s'en suivra une crise financière et industrielle dans le pays. Je lui demande de bien réfléchir à cet aspect de la question. Il a déjà fait preuve d'une grande souplesse, et il est encore temps pour lui de changer de direction. Qu'il renonce à cette partie du bill et laisse régler la question par le Nord-Ouest lui-même.

M. TAYLOR : Je n'ai pas l'intention de discuter le bill qui a provoqué la démission de l'honorable ministre de l'Intérieur. Je viens seulement féliciter l'honorable député de Simcoe-nord (M. McCarthy) d'avoir fait connaître publiquement son attitude sur cette question. Il ne fait pas partie du cabinet, mais je crois qu'il était un ministre en perspective. Je m'attendais à ce qu'un de ses collègues, qui a son siège tout près du sien, prendrait aussi la parole. Je veux parler de l'honorable député d'Ontario-nord (M. Grant). Au cours d'une élection partielle dans cette division, j'ai eu occasion d'aller prêter mon concours au candidat conservateur, l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster). Le principal grief qu'on faisait valoir contre lui, c'était qu'il avait appuyé le bill réparateur et que, s'il était élu, il voterait certainement en faveur du régime des écoles séparées dans le Nord-Ouest. Voilà le principal argument qu'on faisait valoir contre notre ami et pour assurer du même coup l'élection de l'honorable député d'Ontario-nord, dans cette élection partielle, et j'espère que celui-ci suivra l'exemple de son collègue de Simcoe-nord et dira à la Chambre l'attitude qu'il entend prendre sur ce bill.

M. HUGH GUTHRIE (Wellington-sud) : Quelques-uns des honorables députés qui ont pris la parole sur la motion d'ajournement proposée par l'honorable député de York-sud (M. Maclean) ont déclaré qu'ils combattraient sans fléchir l'article 16 des bills constituant deux nouvelles provinces dans le Nord-Ouest. Pour ma part, et ne parlant que pour moi-même, je déclare que j'appuierai et que je défendrai également sans fléchir cet article 16 des deux bills dont la deuxième lecture sera bientôt proposée à la Chambre. Autant que j'ai pu m'en rendre compte, le seul argument qui ait été avancé aujourd'hui est celui dont s'est servi l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster) lorsqu'il a prétendu que ces bills avaient été préparés à la hâte. Il ne prétendra assurément pas que cette question est nouvelle. Je me rappelle l'avoir entendue discuter, sinon dans cette Chambre, du moins dans le voisinage de la Chambre, durant la dernière session et aussi durant la session précédente. Je maintiens que de tous les bills qui nous ont été soumis, aucun n'a été plus sérieusement étudié, plus mûri que ces deux-ci. Si les détails n'ont pas été discutés avec certains ministres aussi au long qu'ils auraient pu l'être, il n'en est pas moins vrai que depuis cinq ou dix ans, pas une question n'a occupé plus sérieusement l'attention du Gouvernement.

Si je comprends bien les usages parlementaires ; si j'interprète bien ce que disent Todd et May sur ces questions, je ne crois pas me tromper en disant que c'est au premier ministre qu'il appartient de déposer devant la Parlement les projets de loi de la nature de ceux que nous discutons en ce moment ; si quelques-uns de ses collègues dans le cabinet ne s'accordent pas avec lui sur ces questions, ils n'ont qu'une chose à faire, c'est de remettre leur portefeuille. Si l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) s'est convaincu qu'il ne pouvait pas appuyer le Gouvernement sur cette question, il a tenu la conduite qu'il devait tenir ; mais, autant que j'ai pu m'en rendre compte, jusqu'à présent, les honorables députés de la gauche, dans leurs discours, et dans les écrits de leurs journaux, laissent percer leur désir de provoquer dans le pays une agitation et des protestations que rien ne justifie dans les deux bills qui ont été déposés.

Quelques membres : Que dites-vous du " Globe " ?

M. GUTHRIE : J'ai lu les articles dans lequel le " Globe " se montre en désaccord avec le Gouvernement sur les articles des bills relatifs à l'enseignement. Je regrette que le " Globe " sur cette question, ne puisse pas partager la manière de voir du Gouvernement ; mais le ' Globe " n'est qu'un journal et le Parlement fait des lois pour tout le Canada. Parce que le " Globe " n'est pas de notre avis, ce n'est pas une raison pour que nous renoncions à faire ce que nous croyons notre devoir. Je suis convaincu que la majorité, dans cette Chambre et dans le pays, est d'opinion que les projets de loi qui nous sont soumis sont opportuns et justes, et forts de cette conviction, nous devons persévérer dans cette voie sans nous inquiéter du " Globe ", ni du journal de l'honorable député de York-sud (M. Maclean), ni des autres journaux hostiles à ces deux bills.

M. FOSTER : Je demande à l'honorable premier ministre de ne pas oublier de répondre à la deuxième question que je lui ai posée, pour mettre fin, s'il est en son pouvoir de le faire, aux rumeurs inquiétantes qui ont cours, relativement à l'attitude de quelques autres de ses collègues sur ce bill. L'honorable député qui vient de prendre la parole nous a fourni un renseignement extrêmement précieux. Il nous a dit que ce bill avait été discuté pendant deux sessions et il a ajouté, avec toute la gravité qu'il convient, qu'il se discute encore à l'heure qu'il est. Où cela ? Ya-t-il un petit cénacle quelque part ?

M. GUTHRIE : J'ai dit dans le voisinage de la Chambre.

M. FOSTER : Existe-t-il un cercle intime dans le parti dont le premier ministre est le chef, dans lequel ces questions sont discutées, réglées et amenées à un tel point qu'on puisse dire ensuite que la question n'est pas nouvelle, puisqu'elle a été discutée et réglée depuis deux ans ? Il me semble que l'an dernier, le ministre de l'Intérieur (M. Sifton) était ici et jouissait de sa santé habituelle. Il assistait aussi à la session de l'année précédente, également en bonne santé. Durant tout ce temps-là, comme nous venons de l'apprendre, on discutait les principes de ce bill, et assurément, il a dû être question de celui qui a trait à l'enseignement. Evidemment, le ministre de l'Intérieur ne faisait pas partie du cercle intime.

M. L'ORATEUR : L'honorable député se propose-t-il d'amener une nouvelle question ? Je lui ferai observer qu'il a déjà pris la parole.

M. FOSTER : Je n'ai pas pris la parole sur la motion d'ajournement, mais sur les explications ministérielles, et je rappelle à l'honorable premier ministre la question que je lui ai posée. J'ai aussi une autre chose à lui signaler. Le pays a intérêt à savoir si après avoir eu une entrevue avec le ministre de l'Intérieur, il y a deux ou trois jours, le premier ministre avait encore quelqu'espoir que son collègue accepterait ce qui était apparemment une proposition qui lui était faite, peut-être une offre de modifier cet article du bill, et si au dernier moment sa démission est arrivée comme un désappointement. La Chambre aurait intérêt à savoir si le premier ministre a offert de faire un compromis au sujet du bill tel que déposé, afin de retenir son collègue dans le cabinet.

Il y a encore deux autres points que je tiens à signaler à l'attention du premier ministre à présent, ce qui m'évitera d'avoir à y revenir plus tard. Je constate que le bill tel qu'imprimé diffère considérablement de celui qui a été déposé sur le bureau de la Chambre par l'honorable premier ministre. Quelle est la cause de ces changements ? Ont-ils été faits entre le dépôt et l'impression du bill, dans le but de prévenir la démission du ministre de l'Intérieur ou de tout autre ministre mécontent ? Quand l'honorable député de Grey (M. Sproule) a demandé qu'il en fût imprimé un grand nombre d'exemplaires, je me suis dit que le Gouvernement avait peut-être une raison pour n'en pas faire imprimer un trop grand nombre parce qu'avant le prochain tirage, on sera peut-être obligé de changer encore quelques autres articles pour s'assurer l'appui de certains députés récalcitrants, ou pour apaiser les scrupules de ceux qui sont hostiles au bill, dans sa forme actuelle. Encore une fois, je fais remarquer à l'honorable premier ministre que certaines dispositions du bill qu'il a remis entre les mains de l'Orateur ne se trouvent pas dans les bills imprimés, l'article concernant les terrains marécageux, par exemple.

Sir WILFRID LAURIER : Je crois que l'honorable député fait erreur.

M. FOSTER : Je ne crois pas. J'ai lu un exemplaire du bill, et je suis certain que cet article n'y était pas. Je mentionne simplement le fait pour que l'honorable premier ministre en prenne connaissance.

Une autre chose encore ; on nous a fait distribuer ce qui est supposé être un résumé historique, puisé aux sources officielles de la législation scolaire des provinces unies, depuis la confédération. J'ignore à qui nous devons cette faveur. Cette brochure a son utilité ; mais les journaux ont publié et le bruit s'est répandu dans le public que ce travail a été fait par le secrétaire d'Etat. J'ignore si ce bruit est fondé ou non, et je n'ai pas d'objection à ce que le Gouvernement nous donne tous les renseignements possibles sur cette question, mais je ne veux pas qu'il fasse répandre cet opuscule dans le public, comme étant un document officiel, s'il a été préparé sous la direction du secrétaire d'Etat, comme l'ont dit les journaux, car il contient plus qu'une exposition des faits et est rédigé du commencement à la fin sous la forme d'un plaidoyer à l'appui de prétentions du Gouvernement. J'espère que le très honorable premier ministre sera en mesure de déclarer que ce document n'a pas été préparé par le Gouvernement ni par un ministre, ni par aucun fonctionnaire de l'Etat. Il semble sortir des presses de l'imprimerie de l'Etat, bien qu'il n'en soit peut-être pas ainsi. Quoi qu'il en soit, je mentionne le fait à mon très honorable ami, afin de lui permettre de s'en expliquer, quand il répondra aux autres questions que je lui ai posées.

L'honorable M. HAGGART (Lanark-sud) : Pour mieux faire ressortir quelques-unes des remarques de l'honorable député de Toronto-nord (M. Foster), je rappellerai à l'honorable premier ministre un passage assez étrange de la correspondance échangée entre lui et son ex-collègue. Il dit dans sa lettre qu'il était disposé à faire certaines concessions pour retenir le ministre de l'Intérieur dans le cabinet. Ce que la Chambre voudrait, c'est une déclaration claire et précise du premier ministre, disant s'il est décidé à maintenir cet article du bill concernant les écoles séparées, ou s'il est disposé à se rendre aux désirs de son collègue pour le garder dans son cabinet et pour satisfaire un grand nombre de ses partisans dans cette Chambre. Toutes les difficultés peuvent être aplanies et l'article peut être modifié de manière à recevoir l'appui de toute la Chambre.

Sir WILFRID LAURIER : Je n'ai aucune explication à donner à la Chambre, parce que, dans les circonstances, je ne me crois

pas tenu à autre chose qu'aux déclarations qui ont été faites par moi et par mon ex-collègue, l'honorable député de Brandon (M. Sifton). L'honorable député de York-sud (M. Maclean) sait mieux que qui que ce soit que lorsqu'un ministre se sépare du cabinet, et que des explications sont demandées, c'est au premier ministre et au ministre démissionnaire à donner les explications qu'ils jugent à propos de donner. Je ne prends la parole que pour répondre à une seule question, bien qu'elle soit étrangère au débat, et j'ajouterai que tout ce qui a été dit aujourd'hui et qui ne se rapportait pas à la démission du ministre de l'Intérieur, était en dehors de la question.

Mais l'honorable député de Toronto-nord, m'a questionné au sujet d'une brochure qui a été publiée et qui est supposée être une collection de discours prononcés dans cette Chambre, en d'autres occasions, sur la questions des écoles séparées. Il y a quelques minutes j'ignorais l'existence de cette brochure ; je prendrai des renseignements pour savoir qui est responsable de la publication de cette brochure. Je ne veux pas manquer d'égards à la Chambre, bien au contraire ; elle a droit aux renseignements les plus complets ; elle les aura toujours, et avant même que cette question soit réglée.

Mais on a introduit dans ce débat beaucoup de questions absolument étrangères à celle dont j'ai eu le pénible devoir de saisir la Chambre, c'est-à-dire, la démission du ministre de l'Intérieur. Toutes ces questions pourront être discutées plus tard. L'honorable député de Wellington-sud (M. Guthrie) a dit que la Chambre était saisie de cette question depuis deux sessions consécutives. C'est évidemment un *lapsus linguæ* qu'il est facile d'expliquer. Mon honorable ami a voulu dire que la question d'un gouvernement responsable pour le Nord-Ouest se discute depuis deux ans. Nous savons tous, surtout ceux d'entre nous qui faisions partie de la dernière Chambre, que cette question a été discutée au cours des deux dernières sessions ; je suis convaincu que c'est ce que mon honorable ami a voulu dire.

Mais j'ai surtout pris la parole pour réfuter, je ne dirai pas une allégation, mais une insinuation, de l'honorable député de York-sud. Il a laissé entendre qu'en déposant ce projet de loi, j'avais l'intention de me débarrasser du ministre de l'Intérieur. Je ne relève l'insinuation que pour lui opposer la dénégation la plus catégorique et la plus formelle possible. Quelles que soient les divergences d'opinion entre mon ex-collègue et moi, je suis certain qu'il ne me soupçonnera pas d'avoir agi avec perfidie à son égard. Personne ne sait mieux que lui que c'est avec un extrême regret que je me vois privé de ses précieux services, et si j'avais pu me les assurer plus longtemps, je l'aurais fait avec le plus grand plaisir. Quand l'honorable député de York-sud insinue que je cherchais un moyen de me débarrasser de l'honorable député de Brandon, il se permet une insinuation qui ne repose sur absolument rien.

M. SPROULE : L'honorable premier ministre devrait nous dire pourquoi nous ne pouvons pas avoir plus d'exemplaires du bill.

Sir WILFRID LAURIER : L'honorable député est très tenace. Je pourrais lui répondre que les questions d'imprimerie ne sont pas de mon ressort et regardent le secrétaire d'Etat. Je ne surprendrai peut-être pas mon honorable ami en lui disant que je suis présentement très occupé, mais je ne l'oublierai pas, et je communiquerai sa requête au secrétaire d'Etat.

(La motion d'ajournement de M. Maclean est rejetée.)

INSPECTION ET VENTE DES GRAINS DE SEMENCE.

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) propose la troisième lecture du projet de loi (n° 7) concernant l'inspection et la vente des graines de semence.

M. W. L. COCKSHUTT (Brantford) : Je propose :

Que le bill ne soit pas lu une troisième fois maintenant, mais qu'il soit renvoyé à un comité spécial qui sera nommé par le premier ministre et que ledit comité ait le pouvoir d'assigner des témoins, d'ordonner la production de pièces et de registres, d'interroger des témoins sous serment et tous autres pouvoirs nécessaires.

Monsieur l'Orateur, je n'ai que quelques remarques à faire à l'appui de cette motion. A différentes reprises, au cours des débats, nous avons combattu divers articles du bill, et bien que certains amendements peu importants y aient été faits, je considère que le projet n'a pas été étudié avec toute l'attention qu'il méritait. Nous avons appelé l'attention du ministre sur plusieurs parties du bill. . .

M. l'ORATEUR : Je crois que la motion de l'honorable député est irrégulière. Lorsqu'un bill est proposé pour la troisième lecture, le règlement ne permet que des propositions d'amendement ayant trait à la forme même du projet.

M. COCKSHUTT : Je ne propose pas un amendement au bill. Je demande qu'il soit renvoyé à un comité spécial, et qu'il ne soit pas lu une troisième fois. J'ai consulté des autorités sur ce point, mais je suis prêt à me soumettre à la décision de M. l'Orateur. Je ne demande pas un comité de la Chambre, mais un comité spécial dont les membres seront désignés par l'honorable premier ministre. J'attends la décision de M. l'Orateur.

M. L'ORATEUR : Je crois que la motion devrait demander simplement que le

bill fût rayé de l'ordre du jour, et subséquemment le comité décidera de l'autre question.

M. WHITE : Mon honorable ami (M. Cockshutt) peut proposer que l'article de l'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill soit rayé, et le bill renvoyé à un comité spécial.

M. COCKSHUTT : Je propose :

Que l'article de l'ordre du jour appelant la troisième lecture du bill n° 7 soit rayé, et que ledit bill soit renvoyé à un comité spécial dont les membres seront désignés par l'honorable premier ministre et que ledit comité ait le pouvoir d'assigner des témoins, d'ordonner la production de pièces et de registres, d'interroger des témoins sous serment et ait tous autres pouvoirs nécessaires.

Depuis que ce projet de loi est déposé, il a subi plusieurs amendements. Nous en avons compris quelques-uns, mais nous n'avons pu comprendre les autres. Autant que j'ai pu me rendre compte du sentiment de la majorité de la Chambre, je considère que le bill, dans son état actuel, est loin d'être satisfaisant. Hier, pour une raison ou pour une autre, l'honorable ministre de l'Agriculture n'était pas du tout en voix. Nous pouvions difficilement entendre ce qu'il disait, et cela nous a empêché de prendre part au débat. C'est pour cette raison que je fais la présente motion.

Je ferai remarquer, premièrement, que le délai fixé par l'article premier est trop court. J'ai déjà discuté ce point longuement, et je me contenterai de répéter que c'est une sérieuse objection à l'adoption du projet. L'article 3, concernant le marquage des paquets offre aussi de nombreux inconvénients. A maintes et maintes reprises, nous avons expliqué au ministre que les dispositions de cet article étaient impraticables, mais il n'a pas voulu tenir compte de nos objections qui sont cependant approuvées par tous ceux qui exercent le commerce des grains et graines de semence. Même avec la meilleure volonté, il serait impossible de se conformer à ces dispositions, car si la graine contenait quelques-unes des graines de mauvaises herbes mentionnées dans le bill, il faudrait les énumérer toutes sur le paquet. Cela est absolument impossible. D'ailleurs, pour le commerce d'exportation on n'accepterait pas de graines dans des paquets ainsi marqués.

Une autre objection sérieuse, c'est cette exception en faveur des cultivateurs et au détriment des commerçants. En déposant ce projet de loi, le ministre de l'Agriculture nous a expliqué que son but était d'assurer la pureté des grains et graines de semence, mais, grâce à cette exception, le but n'est pas atteint du tout. Si c'était la seule raison d'être du bill, cette exception n'existerait pas. La Chambre dans son bons sens ne peut pas accepter cet article du bill, tel qu'il est, et l'honorable ministre devrait le retirer.

De plus, en ce qui a trait à l'analyse des graines, j'ai soutenu, sans que la droite me contredise—la contradiction n'était pas facile—qu'il est impossible de se conformer aux dispositions de l'article 4, je crois. Il nous est impossible d'obtenir une grande quantité de graines n° 1. D'après les dispositions du bill, les semences n° 1 seront fort rares. Il sera difficile de s'en procurer et, lorsque vous aurez obtenu des graines n° 1, vous n'aurez pas des semences de la première qualité, loin de là. C'est là un très grave inconvénient que présente le bill. Le ministre fixe le type des graines de la qualité n° 1 et, lorsqu'il aura obtenu des graines de cette qualité-là, d'après le type de pureté qu'il établit, il aura des graines très inférieures, n'ayant tenu compte ni de leur couleur ni de leur grosseur. Ce sont là deux éléments importants dont le ministre ne fait aucun cas. Les dépositions prises par la commission d'enquête qui a étudié cette question en Angleterre, font voir que deux des caractères essentiels des semences n° 1 sont une bonne grosseur et une couleur bien accentuée. Ces deux caractères ne sont pas mentionnés dans le type des graines n° 1 établi par le ministre.

La Chambre a une autre excellente raison de combattre l'article du bill qui définit le type des semences de première qualité. Les exigences de cet article sont si grandes que, seule, une petite quantité des graines trouvera grâce aux yeux des analystes et ces graines ne seront pas les meilleures tant s'en faut. Quoi qu'il en soit, les semences devront porter une étiquette indiquant qu'elles sont d'une qualité inférieure lorsqu'elles contiendront cinq graines de plantes nuisibles sur un millier. Cete disposition est très préjudiciable, car c'est presque rendre invendable une grande quantité de produits de ce pays que d'exiger cette étiquette. Ces produits sont offerts en vente au rabais parce qu'ils portent l'indication de toutes les impuretés qu'ils renferment, bien que la quantité de celle-ci puisse être très minime.

Il se peut fort bien que malgré la présence de dix, quinze ou vingt graines de plantes nuisibles sur un millier, la marchandise soit meilleure que les semences peu aptes à germer de l'espèce indiquée, qui ne contiennent que cinq graines de plantes nuisibles sur un millier. Je crois donc que le ministre a manqué le but en établissant cet étalon. Il n'obtient que des graines de première qualité après avoir établi le type de ces graines. Pour cette raison et pour les divers motifs qui ont été énumérés dans cette enceinte et qui ont porté la conviction dans l'esprit de tous ceux qui désirent adopter une loi sage et pratique, je crois que ce bill devrait être renvoyé devant un comité spécial, composé de cultivateurs, de producteurs et de marchands de graines et de tous les intéressés, qui pourrait entendre les dépositions des personnes en mesure de se prononcer et étudier la ques-

tion à fond. Que chaque article soit pris séparément et que le bill soit adopté si ce comité considère qu'il est pratique et pour le plus grand bien de l'agriculture. Mais s'il ne peut pas supporter les investigations du comité de l'agriculture ou d'un comité spécial nommé par le premier ministre, l'honorable ministre, il me semble, devrait lui faire subir des retouches afin de le rendre acceptable. Je suis certain qu'il s'est mal rendu compte des sentiments du public. Les cultivateurs du districts où j'ai ma résidence sont hostiles à ce projet de loi. MM. Herrold et Fils, de Brantford, que le ministre des Douanes connaît bien et qui ne sont pas du nombre de mes amis politiques, m'écrivent une lettre énergique dans laquelle ils m'apprennent que les cultivateurs de ce district sont absolument hostiles au projet et irréductibles sur ce point. J'ai reçu des lettres de M. Bruce, un ancien membre de cette Chambre, de M. Ewing, de Montréal, de M. Hogg, de Oakwood, de M. Steele et de M. Keith, tous deux de Toronto, et d'autres personnes occupant un rang élevé dans le commerce, et ils sont tous d'avis que ce bill n'est pas pratique et que ses dispositions sont inapplicables. Ces citoyens ont passé leur vie dans les affaires, sont au fait des besoins du commerce et de l'agriculture, et je soutiens que, si le ministre persiste à exiger l'adoption du bill, la loi chassera du commerce ceux qui ont légitimement le droit d'y demeurer ou elle sera lettre morte. Ces deux eventualités sont également regrettables et le ministre ne doit pas souhaiter qu'elles passent dans le domaine des faits accomplis. Aussi, en justice pour tous les intéressés, je demande que le présent bill soit renvoyé devant un comité qui pourra faire venir des témoins, des documents et des preuves afin de découvrir quelles dispositions du bill sont impraticables et inapplicables et ce qui empêchera le projet de loi de combler les espérances de son auteur.

Je conseille de nouveau au ministre de lire attentivement les dépositions prises par la commission anglaise dont j'ai parlé et qui avait été nommée pour résoudre le problème qui nous occupe. Les membres de cette commission ont parcouru toute l'étendue des Iles Britanniques, ont entendu les dépositions de tous les intéressés et, après avoir mûrement délibéré, ils ont exprimé l'avis que l'intervention du Gouvernement serait inopportune. S'il en est ainsi dans la Grande-Bretagne où se trouvent les meilleurs juges de la qualité des semences—au Canada personne ne les vaut—mon humble opinion est que le ministre devrait s'inspirer de l'histoire du gouvernement anglais et nommer un comité qui tranchera cette question, qui passera au crible de la discussion chaque article du bill.

J'appellerai l'attention sur l'un des amendements proposés par le ministre et ayant trait à l'étiquetage des criblures qu'il permet de conserver pour l'exportation, tandis qu'une grande quantité de meilleures graines que les criblures ne trouvent pas grâce à ses yeux. Par conséquent, il ne faut pas tenir ces graines ou marquer criblures des bonnes semences. Assurément, il ne persistera pas à mettre en vigueur une disposition légale si peu raisonnable. Lorsque cet amendement fut proposé, le chef de l'opposition (M. R. L. Borden) fit remarquer qu'il frisait le ridicule et il le frise, en effet. Le ministre permet qu'on tienne pour l'exportation les criblures et non les semences intermédiaires entre les criblures et les graines de la première qualité. Cela étant donné, le ministre ne devra pas insister pour que la Chambre adopte son projet de loi. Celui-ci est mal digéré ; rien ne presse et je soutiens qu'il vaut bien mieux attendre deux ou trois semaines pour rendre ce projet de loi applicable que de persister à vouloir le faire adopter sans mûr examen. La moitié de la députation n'a pas pu comprendre le ministre, hier, lorsqu'il a présenté les amendements. On nous a demandé de les accepter à l'aveuglette et en bloc. Ce n'est pas le propre d'une législation éclairée, ce n'est pas se conformer au désir des Communes du Canada que d'approuver un bill si plein d'imperfections. Il renferme autant d'imperfections que les graines décrites par le ministre contiennent d'impuretés. Dans les semences, on peut trouver vingt-cinq espèces de graines de plantes nuisibles et, j'en ai la conviction, il y a dans le présent bill plus de vingt-cinq défauts qu'on pourrait facilement supprimer en le renvoyant à un comité.

Je propose avec plaisir que le présent bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois, mais qu'il soit renvoyé à un comité.

M. FISHER : Avant que la question soit mise aux voix, je désire dire, en réponse aux observations de l'honorable député, que cette question a été discutée sous tous ses aspects. Je crois que l'honorable député vient de répéter ce qu'il a déjà dit maintes fois. Il demande le renvoi du bill à un comité spécial, mais le projet n'a-t-il pas été étudié en comité général et quel meilleur comité pourrait-on nommer pour une pareille tâche ? Le principe, sinon les détails du bill est connu de la Chambre depuis les trois dernières sessions. Il n'y a pas eu de précipitation ni de hâte intempestive ; nous n'avons pas négligé d'étudier le bill. L'honorable député lui-même et d'autres membres des deux côtés de la Chambre l'ont tourné et retourné en tous sens à maintes et maintes reprises. Il a été examiné sous toutes ses faces par le comité et il s'agit maintenant de le voter en troisième lecture. Je ne conçois pas l'utilité d'en retarder l'adoption ou de le renvoyer à un comité spécial dans un but particulier. Par conséquent, je n'ai pas d'autre alternative que de demander à la Chambre de repousser l'amendement, de voter le bill en troisième lecture et de l'envoyer devant le Sénat.

M. LENNOX : Je ne ferai que quelques observations, bien que j'attache beaucoup d'importance au projet de loi. L'amendement laisse au leader du Gouvernement le choix du comité ou des membres du comité spécial devant lequel ce bill pourrait être envoyé. Cette question n'est pas nouvelle, mais elle présente des aspects nouveaux. Ce n'est pas mettre en doute la capacité, l'énergie ou la prudence du ministre qui a présenté ce projet de loi que de dire que, quelle que soit l'excellence de celui-ci, il y a tout à gagner en le soumettant à un comité possédant des connaissance spéciales et des moyens particuliers de se renseigner.

Pendant tout le débat, j'ai constamment désiré que ce bill fût soumis au comité de l'agriculture. Pourquoi y a-t-il un comité de l'agriculture, si ce n'est pour étudier de tels problèmes ? Ce n'est pas répondre que de dire que le comité général a délibéré ce projet de loi. Le règlement et l'usage permettent de présenter une motion comme celle-ci à toutes les étapes. Je ne veux pas laisser croire que je suis hostile au principe du bill. Je reconnais que le ministre a consacré beaucoup de temps et de soin à sa préparation et qu'il a corrigé bien des défauts. Tout en croyant que le bill fourmille encore d'imperfections, ainsi que le représentant de Brantford l'a laissé entendre, je suis d'avis que celles-ci pourraient être éliminées si le projet de loi était soumis à un comité spécial. Nous avons d'excellents précédents pour en agir ainsi. Nous avons l'exemple de la Grande-Bretagne, une nation qui compte plusieurs siècles de plus que la nôtre, où, après une enquête complète et approfondie, on a jugé qu'une pareille mesure ne cadrait pas avec la condition du pays ; il y a peut-être lieu de réfléchir et de nous demander si le présent bill cadre bien avec la condition du Canada. Au demeurant, nous aurions l'avis de spécialistes qui viendraient rendre témoignage devant le comité. Nous permettrions de plus aux intéressés, qui ne peuvent pas se présenter devant la Chambre, de venir devant le comité exprimer leur avis, ainsi que l'ont souvent demandé avec insistance les membres du Gouvernement depuis le premier ministre jusqu'au dernier de ses collègues lorsqu'il s'agissait de bills relatifs aux chemins de fer. J'approuve cordialement l'usage qui a prévalu de débattre ces questions devant la Chambre, mais voici un sujet qui exige une étude spéciale et les lumières des spécialistes et des cultivateurs expérimentés. A mon sens, il importe beaucoup à l'agriculture que ce bill soit soumis au comité de ce nom qui aura le pouvoir d'assigner des témoins et de faire venir des documents pour qu'une enquête complète soit tenue afin d'élimier les défauts qui déparent encore le bill, ou de supprimer celui-ci.

M. BOYCE : La Chambre, j'en ai la conviction, ne manquera pas de reconnaître avec quelle sollicitude le ministre de l'Agriculture a veillé sur ce bill et les efforts sincères et persistants qu'il a faits dans le but de procurer, grâce aux lois, des semences pures aux cultivateurs du Canada. Cependant, si, ainsi qu'il appert, le bill, qui a franchi plusieurs étapes, manque le but visé sous certains rapports secondaires, s'il ne fournit pas le remède recherché, le ministre de l'Agriculture devrait réfléchir avant d'entraver les investigations qui répandraient la lumière sur le projet et qui permettraient de rendre celui-ci plus applicable. Le ministre a laissé entendre devant le comité que j'avais mission de combattre ce projet de loi. Je n'en fais rien. Je reconnais que le bill repose sur un principe digne d'encouragement et je ne voudrais pas diminuer en rien le mérite du ministre pour la peine qu'il s'est donnée. Trois classes tombent sous le coup des présentes dispositions législatives—les grainetiers, les cultivateurs qui achètent leurs graines et les cultivateurs qui récoltent leurs propres semences. Ces derniers voient le bill d'un autre œil que les premiers. Ceux qui achètent leurs semences méritent la plus grande somme de protection. A mon avis, et je suis parfaitement d'accord avec le ministre, il importe au plus haut point de procurer au commerce des semences pures.

Le ministre l'a dit, il y a près de deux ans que ce projet est en discussion. D'accord, mais lorsque le comité a entrepris de le délibérer au commencement de la session, il était si peu satisfaisant, si défectueux à plusieurs égards que le ministre a dû le retirer et le faire réimprimer. Et lorsque le bill nous a été soumis, hier, dans ses nouveaux atours, nous lui avons encore trouvé des défauts. Il a fallu en modifier un article, entre autres. Ainsi, le ministre se convainc chaque fois que, lorsque ce projet de loi aura franchi ses dernières étapes, il y aura encore bien des retouches à lui faire subir.

Je n'ai pas entendu le ministre déclarer qu'il a pris l'avis d'experts relativement aux articles auxquels le représentant de Brantford a fait allusion. Il importe au plus haut point de consulter des experts avant de nous prononcer sur les différents articles. A mon avis, pour rendre ce bill applicable, il faut faire en sorte qu'il puisse servir au bien de toutes les classes de la population qu'il est destiné à favoriser ou à protéger.

Il est un article du bill sur lequel j'ai appelé l'attention de la Chambre et du ministre avec une persistance qui a peut-être été fastidieuse ; je parle du paragraphe deux de l'article huit. C'est une chose inouïe, à mon sens, que de décréter que le vendeur de bonne foi de graines de semence sera passible d'une peine, bien que l'article mette sa responsabilité à couvert, tandis que le premier coupable sera également poursuivi lorsque son agent aura fait connaître son nom pour se disculper lui-même aux yeux de la loi.

Franchement, on n'a jamais entendu dire que le détenteur innocent d'objets volés qui ne sait pas que ces objets ont été volés doit

être traîné devant les tribunaux aussi bien que le voleur. Je déclare qu'il faut modifier le bill, ne s'agirait-il que de sauver le vendeur de bonne foi qui n'a pas ouvert le paquet, qui ne connaît pas l'état des graines, qui n'a pas lieu de croire que celles-ci ne sont pas conformes aux prescriptions de la loi et qui fait connaître le nom du vendeur, ainsi que la date et le lieu de la vente. Ne s'agirait-il que de mettre à l'abri d'une poursuite un tel homme qui n'a pas violé l'esprit de la loi, le ministre ferait bien de réfléchir avant de persister à faire adopter son bill. J'espère sincèrement que le ministre prendra en sérieuse considération la motion du représentant de Brantford (M. Cockshutt), afin d'incorporer dans nos statuts une loi réellement favorable à la classe de la population qu'elle sera destinée à protéger.

M. ELSON : Représentant une circonscription exclusivement agricole, et cultivateur moi-même, j'ai porté un vif intérêt au bill que l'honorable ministre a présenté relativement à l'inspection et à la vente des graines de trèfle et d'autres herbes. Je désire féliciter le ministre d'avoir fait des efforts sincères pour faire adopter une loi qui permettra à nos cultivateurs de se procurer des semences nettes et pures. Cependant, j'appréhende que les prescriptions du bill n'aient pas l'effet qu'on en attendait à l'égard des cultivateurs ou des marchands et qu'elles manquent le but visé par le ministre. Je suis persuadé que l'adoption du bill ferait baisser le prix des graines de trèfle que les cultivateurs vendent, et renchérir le prix de celles qu'ils achètent, car, en somme, seuls, les cultivateurs sont obligés d'acheter cette marchandise. Souffrez que je cite un exemple pour mieux faire comprendre mon raisonnement. Supposons que quatre cultivateurs aient chacun dix boisseaux de graines de trèfle à vendre. Le bill décrète qu'un cultivateur peut vendre ses graines à un autre cultivateur sans tomber sous le coup des dispositions de la loi. Mais si un cultivateur allait de porte en porte offrir ses semences à ses voisins, non seulement il jouerait un rôle humiliant, mais il s'apercevrait bientôt que les acheteurs sont rares. Je me demande comment nous pourrions nous dispenser des services de l'intermédiaire ou du marchand pour écouler nos graines. Lorsque le premier cultivateur apportera ses dix boisseaux de semences au marchand, celui-ci, grâce à son regard perçant ou à ses lunettes, s'apercevra de la présence de graines de plantes nuisibles et dira : Il y a maintenant une loi d'inspection et ces graines ne sont pas de la première qualité ; par conséquent, je ne puis vous en offrir qu'un médiocre prix. Le cultivateur, qui n'aura pas d'autre alternative, acceptera le prix offert. Lorsque le deuxième cultivateur se présentera avec ses dix boisseaux, le marchand lui dira : Vos graines ne sont pas aussi bonnes que celles que

je viens d'acheter, car elles renferment une grande quantité de graines de marguerite blanche, de moutarde sauvage et d'autres plantes nuisibles ; par conséquent, je ne puis vous en offrir qu'un faible prix. Naturellement, le cultivateur devra accepter l'offre et ses graines seront versées dans le même réservoir que les graines du premier cultivateur. Alors, se présentera le troisième cultivateur auquel le marchand dira : Vos semences contiennent une certaine quantité de graines de plantes nuisibles, et je ne puis vous en offrir qu'un faible prix. Le cultivateur qui n'en peut mais, acceptera le prix offert et le marchand mettra ses graines dans le même réservoir que les autres. Enfin, le quatrième cultivateur entrera en scène avec ses dix boisseaux renfermant d'assez bonnes semences. Le marchand lui dira : Je ne découvre guère de graines de plantes nuisibles dans vos dix boisseaux, aussi vous en offrirai-je un bon prix et il achètera ces graines qui iront rejoindre les autres dans le réservoir. Ainsi, le coffre contiendra quarante boisseaux. L'inspecteur se présentera, recueillera une petite quantité de graines qu'il examinera, puis il déclarera qu'elles sont de la première qualité. Lorsqu'un acheteur se présentera pour acheter de la graine de trèfle, le marchand lui dira : J'ai dans ce coffre des graines n° 1 au dire de l'inspecteur de l'Etat, mais je dois en exiger un prix élevé. Naturellement, l'acheteur n'aura pas d'autre alternative que d'acheter et il prendra sa marchandise sur le dessus. Un nouvel acheteur se présentera, puis un autre, et ainsi de suite. Cependant, à chaque vente, le marchand sera obligé de puiser plus bas dans le réservoir et, plus la quantité des graines diminuera, plus leur qualité sera inférieure.

Néanmoins, toutes les semences sont censées être de la première qualité et le dernier acheteur paiera aussi cher que le premier. De cette manière, le cultivateur vendra à un prix minime tandis que celui qui achètera des semences sera obligé de payer un prix élevé et le bénéfice ira au marchand qui, cela va sans dire, vu les dangers et les ennuis auxquels la loi l'exposera, aura le droit d'exiger un bon prix, s'il veut tenir cette marchandise.

Il faut étudier attentivement tout projet de loi préjudiciable à la classe agricole. Si le ministre trouvait le moyen de séparer les mauvaises graines des bonnes, rien ne s'opposerait plus à l'adoption du présent bill, mais jusqu'ici on n'a pas inventé d'appareil qui produise ce résultat. Cependant, si le ministre réussissait à se procurer un semblable appareil, il rendrait aux cultivateurs du Canada un service plus signalé qu'aucun de ses prédécesseurs. A vrai dire, depuis trois ou quatre mois, nous avons entendu dire que certains individus vivant de l'autre côté de la frontière et doués d'un génie inventif, ont découvert un séparateur qui a été introduit au Canada et qui, au dire des

inventeurs, sépare les boucs des brebis en temps d'élection, pourvu que celui à qui il est confié suive leurs instructions. Pourtant, cet appareil, introduit dans la province d'Ontario lors de la dernière élection, n'a évidemment pas plu aux cultivateurs, si l'on en juge par l'écrasante majorité qu'ils ont accumulée contre l'ancien gouvernement de la province.

J'ai toujours compris qu'une législation préjudiciable à la classe agricole du pays était une législation répréhensible. En effet, l'agriculture est notre principale ressource ; elle est la pierre d'assise de notre prospérité et les lois qui lui sont préjudiciables nuisent au pays. Le Canada s'enorgueillit de posséder des millions d'acres de terre fertile où des millions de colons peuvent trouver un foyer. Chaque colon qui laboure le sol recueille le fruit de ses travaux. Ses enfants grandissent autour de lui et, au fur et à mesure qu'ils grandissent, ils viennent en aide à leurs parents. Parvenus à leur maturité, ils se détachent de la famille et vont se créer de nouveaux foyers. Les moissons étant plus abondantes que ne l'exigent les besoins de la population, elles sont exportées et l'or étranger afflue dans le Trésor. Et ce qui vaut mieux que l'or, les diamants et les rubis, elles attirent vers nos bords les hommes intelligents, courageux et ambitieux qui s'établissent sur nos terres, les cultivent et peuplent notre pays au point d'en faire le puissant auxiliaire de l'empire britannique.

Maintenant, Monsieur l'Orateur, par votre intermédiaire, je supplie tous ceux des députés de cette Chambre qui, comme moi, sont cultivateurs et ne veulent pas que les produits de leurs terres soient dépréciés, d'un côté, et vendus à des prix excessifs, de l'autre ; par votre intermédiaire, dis-je, je les supplie de ne pas appuyer la motion et je supplie également les députés qui appartiennent aux professions libérales—il y en a une pléiade dans cette enceinte. Nul plus qu'eux ne désire voir la prospérité régner chez nos cultivateurs, sachant, comme ils le savent, que lorsque l'abondance se fait sentir, ils peuvent plus facilement obtenir leurs légitimes honoraires des cultivateurs qui ont recours à leurs services. Enfin, par votre intermédiaire, je m'adresse aux députés qui appartiennent à la classe commerciale. Nous n'ignorons pas que les négociants désirent autant que les autres voir l'abondance régner au foyer des cultivateurs. Ils savent que lorsque les cultivateurs font de bonnes affaires, les rentrées sont plus faciles et que la prospérité des cultivateurs donne l'essor au commerce. Bien que le présent bill ait été discuté longuement, je voudrais que le ministre de l'Agriculture, de son propre mouvement, le laissât en suspens jusqu'à la prochaine session. On nous dit qu'il y a plus de bon sens dans deux têtes que dans une. D'ici à la prochaine session, j'en suis sûr, des centaines de mille cultivateurs de tous les coins du pays nous feraient entendre le langage pratique de la raison, ce qui améliorerait le bill.

Voici ce que je conseillerai au ministre de l'Agriculture : Au lieu de s'en tenir au présent bill, que le Gouvernement offre une récompense de mille à deux mille dollars à celui qui inventera un tarare qui séparera complètement les mauvaises graines des bonnes et qui se vendra de trente à cinquante dollars. Cet appareil serait à la portée de toutes les bourses et son emploi ferait disparaître les inconvénients que le présent bill a pour objet de supprimer. Chaque cultivateur nettoierait ses propres semences chez lui et personne n'apporterait au marché de graines de mauvaises herbes. Les cultivateurs, les grainetiers et le ministre lui-même ne seraient plus dans l'embarras ; le contentement et la prospérité règneraient partout et le besoin d'un projet de loi comme celui-ci ne se ferait plus sentir.

En terminant, Monsieur l'Orateur, je désire vous remercier et remercier la députation que la bienveillante attention que vous m'avez prêtée pour mon premier discours dans cette enceinte.

M. SPROULE : Je félicite les cultivateurs de Middlesex et des environs d'avoir choisi pour parler en leur nom dans cette enceinte un aussi habile représentant. Après le chaleureux appel qu'il a adressé au ministre de l'Agriculture, il n'y a pas lieu de croire que celui-ci persistera à demander la troisième lecture du bill.

Si je pends la parole, c'est surtout pour parler d'une autre question qui a trait au projet de loi. Bien que j'appuie la motion du représentant de Brantford demandant que le bill soit renvoyé à un comité spécial chargé de recueillir des renseignements sur les importants problèmes qui s'imposent à notre attention, à mes yeux, le comité auquel ce bill devrait être soumis est le comité de l'agriculture. Il y a des années, la Chambre a fait une enquête qui a duré plusieurs semaines. Il s'agissait de savoir s'il serait avantageux pour la classe agricole de créer un comité de l'agriculture qui étudierait tous les projets de loi et les propositions ayant trait aux cultivateurs. Et dans quel but ? Afin que ce comité fût en mesure de faire venir des personnes qui le renseigneraient et d'examiner des documents qui lui permettraient de faire rapport à la Chambre des mesures à prendre pour le plus grand bien de la classe agricole. Ce comité a été créé. Ses membres sont nombreux, et je crois que tous les cultivateurs de la députation en font partie. Il est on ne peut plus évident que c'est à ce comité qu'il faut soumettre le présent bill. Les cultivateurs s'y intéressent plus que les autres et les cultivateurs du comité de l'agriculture l'étudieront avec plus de soin que tout autre groupe de la députation. Aussi, l'usage a toujours prévalu de soumettre les problèmes du genre de celui-ci à ce comité. Pourtant, le ministre, pour des motifs que lui seul connaît,

juge à propos de n'en rien faire. S'agit-il d'un bill ayant trait aux chemins de fer, que fait-on ? Par exemple, on présente un bill concernant la pose de garde-bestiaux. Il intéresse les cultivateurs d'un côté, et les chemins de fer de l'autre. Ce bill est soumis au comité des chemins de fer où l'intérêt des compagnies occupe le premier rang. Le Gouvernement exige que le bill soit renvoyé à l'examen de ce comité. Qu'arrive-t-il? Presque toujours le comité des chemins de fer donne le coup de grâce à ces propositions de loi. S'agit-il des fossés et des cours d'eau et du droit des propriétaires d'égoutter leurs terres à travers les voies ferrées, le bill est étudié par le comité des chemins de fer, bien qu'il intéresse aussi les cultivateurs. Lorsqu'on présente un bill qui ne concerne que la classe agricole, pourquoi ne ne le soumet-on pas au comité de l'agriculture. Par son refus, le ministre fait injure au comité qu'il contribue à nommer à chaque session du Parlement. Il fait injure aux cultivateurs qui font partie de ce comité. Sa conduite est une preuve qu'il n'a pas confiance en eux et qu'il ne les croit pas assez intelligents pour sauvegarder les intérêts de la classe agricole ; autrement, il leur confierait le soin d'étudier le présent bill. C'est dans ce but que ce comité a été nommé.

Autrefois, tous les bills concernant les cultivateurs étaient renvoyés à ce comité-là; mais depuis que le ministère de l'Agriculture est passé aux mains de celui qui professe une si inaltérable amitié pour la classe agricole, l'étude de ces bills n'est plus confiée au comité de l'agriculture, qui a pourtant mission d'entendre les dépositions des gens et de faire part à la Chambre du fruit de ses délibérations. Parlant de ce comité le ministre a dit l'autre jour qu'il lui préférait de beaucoup le comité général de la Chambre. Nul ne sait pourtant mieux que lui combien il est difficile que le comité général de la Chambre fasse un étude convenable des questions de cette nature. A quels obstacles se heurte-t-il ? Tout d'abord nous ne pouvons pas entendre les cultivateurs, tandis que le comité de l'Agriculture est autorisé à les faire comparaître devant lui ; nous ne pouvons pas interroger les grainetiers, tandis que le comité de l'Agriculture peut le faire ; il nous est interdit d'entendre les dépositions de toutes ces personnes, tandis qu'il est loisible à l'autre comité d'entendre celles de tous les intéressés. Bien que l'on puisse nommer un comité spécial qui rendrait peut-être d'aussi utiles services que le comité d'agriculture, c'est néanmoins à ce dernier, à mon sens, qu'il sied de renvoyer l'étude du projet de loi, parce que, étant déjà autorisé à faire comparaître les cultivateurs et à recueillir leur opinion, il se trouve en mesure de le délibérer au point de vue de la classe agricole. Cela fait, il importera ensuite d'élaborer un projet susceptible de conduire au but que poursuit l'honorable ministre.

M. SPROULE.

Je ne m'oppose pas à ce projet de loi, car j'en saisi toute l'importance ; mais je désire qu'il soit conçu de telle sorte que, une fois adopté, il puisse rendre de réels services aux cultivateurs et aux grainetiers.

M. HENDERSON : Je ne prends la parole que pour exprimer un désir. Si la Chambre doit voter le projet de loi dont elle est saisie, j'espère que ce ne sera qu'après l'avoir améliorer le plus possible. Je tiens à ce que les cultivateurs canadiens puissent se procurer les grains de semence les meilleurs et les plus purs qui existent. Bien que je doive voter pour l'amendement, je veux qu'il soit bien compris que je ne m'oppose en aucune façon au projet de loi. Cet amendement aura peut-être pour effet d'en différer quelque peu l'adoption ; j'espère, d'autre part, qu'il nous fournira l'occasion de retoucher le projet de façon à en faire, comme le désire sans doute le ministre de l'Agriculture lui-même, une bonne loi, une loi susceptible de favoriser les intérêts de la classe agricole du Canada. Je vais appuyer l'amendement, mais je tiens à ce que l'on sache bien que je ne m'oppose en aucune façon à l'adoption du projet de loi.

M. INGRAM : J'approuve en tous points ce que vient de dire mon honorable ami de Halton (M. Henderson).

M. WM. WRIGHT : Lors de la délibération du présent bill en comité général, j'ai dit, et c'était ma conviction qu'il serait impossible d'en appliquer les dispositions. La clause pénale du projet de loi me paraît inadmissible en ce qu'elle tend à rendre passible d'une amende les personnes qui vendront comme étant de la qualité n° 1 des graines qui pourraient ne pas être en tous points conformes aux prévisions de la loi. Où le ministre a-t-il appris que les grands grainetiers du pays vendent des graines de semence dont la qualité est désignée par des numéros d'ordre ? Mon expérience personnelle m'a appris que certains de nos plus importants grainetiers ne désignent pas ainsi la qualité de leurs graines de semence. On peut acheter de grandes quantités de graines de toute espèce sans qu'elles soient jamais désignées par des numéros, bien qu'il doive s'en trouver de diverses qualités. Je dois faire observer que certains négociants de gros se servent de noms d'animaux pour indiquer la qualité de leurs graines de semence, notamment la graine de trèfle et de fléole. Ainsi, ils se servent du nom d'un animal à fourrure, de l'hermine, par exemple, pour désigner une graine de qualité supérieure, et désignent les autres qualités sous le nom d'autres animaux. Les graines de plantes fourragères sont désignées de même façon. D'où il suit que ces négociants pourraient continuer de vendre des graines de toutes espèces et qualités sans

être passibles de l'amende prévue au projet de loi en ce qui concerne la vente des graines portant la marque "N° 1." Vendant leurs graines sous une désignation particulière, je ne vois pas comment les dispositions du bill pourront s'appliquer à leur cas.

Une autre amende est prévue pour le cas où les négociants n'indiqueront pas, au moyen d'une marque particulière, le nom des graines de mauvaises herbes mêlées aux graines de semence contenues dans des sacs ou autres récipients. Supposons que les grands grainetiers conviennent entre eux de mettre sur chaque sac de graine de semence une marque ou étiquette indiquant qu'il s'y trouve une certaine quantité des graines de mauvaises herbes énumérées dans le bill, rien ne les empêcherait de mettre ces marques ou ces étiquettes sur tous les sacs de graines qu'ils vendent ; et, dans ce cas, les dispositions du bill ne pourraient pas les atteindre, parce qu'il serait impossible d'établir la qualité des graines qu'ils vendraient comme étant de la qualité N° 1 Il ne resterait donc aucun recours aux cultivateurs à qui l'on vendrait ainsi des graines de semence impures.

Il ne me plairait pas que la Chambre votât une loi dont l'effet serait nul. De même que le ministre de l'Agriculture, je désire ardemment que la classe agricole puisse se pourvoir de graines de semence d'une pureté absolue, et si le présent projet de loi devait, ne fût-ce même que dans une très modeste mesure, favoriser une réforme dans ce sens, je l'appuierais de tout cœur. Mais il subsistera de nombreux moyens de se soustraire aux amendes prévues par le bill, et il continuera de se vendre de grandes quantités de graines impures sans que l'acheteur puisse poursuivre le vendeur en justice. Il serait sage, à mon avis, de bien étudier ce point particulier et de renvoyer le bill au comité de l'agriculture, où l'on aura l'avantage non seulement d'entendre les dépositions des cultivateurs et des grainetiers, mais aussi de connaître le sentiment de tous les détailleurs du pays. Ces derniers constituant un groupe important, il conviendrait que la question fut mûrement étudiée à leur point de vue aussi bien qu'à celui des autres intéressés, afin que les renseignements obtenus nous permettent d'élaborer un projet de loi véritablement susceptible de favoriser les intérêts de la classe agricole de notre vaste pays.

M. CLEMENTS : Je partage entièrement l'avis de l'honorable député de Middlesex (M. Elson). Il a parlé en cultivateur, et je parlerai aussi comme cultivateur. Tout projet tendant à améliorer la situation de la classe agricole captive l'attention de chacun de nous.

A l'exemple de l'honorable député de Halton (M. Henderson), je vais voter pour l'amendement, non que je sois opposé au principe sur lequel le bill repose, mais parce que j'estime qu'il n'est pas susceptible, eu égard à la manière dont il est rédigé, de protéger les cultivateurs. Le projet de loi gagnerait beaucoup, selon moi, à être renvoyé au comité de l'agriculture où l'on pourrait prendre l'avis des cultivateurs en l'espèce, ainsi qu'il convient de faire. J'ai plusieurs raisons de combattre le bill. Tout d'abord, tel qu'il est actuellement rédigé, je crois que le projet de loi du ministre de l'Agriculture empêchera les cultivateurs de vendre leur graine de trèfle et d'autres plantes fourragères, car ce qui doit inévitablement arriver, c'est que, une fois le bill voté, les quelques personnes qui tenteront de se livrer au commerce des graines de semence se verront dans la nécessité de payer une amende d'une couple de dollars pour chaque boisseau de graine de trèfle qu'elles vendront. En deuxième lieu, l'adoption du bill signifierait la ruine de certains industriels qui font de grands efforts dans le but de fournir d'excellents grains de semence aux cultivateurs ; j'ai nommé les minotiers. Je sais ce qu'ils ont tenté dans ce but, puisque je m'occupe moi-même de cette industrie depuis une dizaine d'années, et je sais aussi tout le mal qu'ils se donnent pour parvenir à fournir aux cultivateurs, au prix coûtant, des graines de semence pures de tout mélange.

N'ayant pris la parole que pour faire connaître les motifs de mon opposition au projet de loi tel qu'il est actuellement rédigé, je termine mes observations en exprimant l'espoir que le ministre de l'Agriculture voudra bien agréer l'amendement, afin que, dans un avenir rapproché, disons à la prochaine session, son projet de loi puisse être remis à l'étude, mais rédigé d'une manière plus pratique.

(L'amendement de M. Cockshutt est rejeté sur division.)

M. HAUGHTON LENNOX (Simcoe-sud) : Je propose :

Que le bill ne soit pas voté maintenant en troisième lecture, mais que l'article de l'ordre du jour, soit rayé et que ledit bill soit renvoyé au comité général de la Chambre, qui aura pour instruction d'amender l'article 10 en retranchant le mot "cinq" entre les mots "pas" et "cent", dans la deuxième ligne, et en biffant le mot "vingt", dans la même ligne.

J'appelle l'attention de la Chambre sur la rédaction de l'article 10. En vertu de cet article, quiconque est chargé de la mise à exécution de l'acte peut pénétrer sur l'immeuble du propriétaire des grains ou en tout autre lieu, y compris, au besoin, les immeubles des compagnies de chemin de fer ou de steamers, pour y prélever des échantillons, etc., il y est disposé un peu plus loin que quiconque empêche ou refuse de permettre cet examen ou le prélèvement de tels échantillons de grains ou de graines, est passible, sur conviction par voie sommaire, d'une amende n'excédant pas cinq cents piastres et de vingt-cinq piastres au

moins. On trouve d'autres dispositions pénales à l'article 8. J'ai fait observer, à une étape antérieure de la discussion, que les amendes prévues à cet article, pouvaient s'élever en certains cas jusqu'à $25,000 ; c'est pourquoi, après y avoir songé de nouveau, le ministre (M. Fisher) a trouvé moyen d'amender l'article 8 de façon à fixer le maximum de l'amende à $25. C'est punir bien sévèrement une contravention nouvelle, une contravention dont on peut se rendre coupable sans intention aucune.

Le bill dispose que cette amende pourra être imposée non seulement au propriétaire des grains ou des graines de semence, mais aussi à quiconque les aura momentanément en sa possession. Ce pourra être une compagnie de chemin de fer, un voiturier ordinaire, un pauvre diable conduisant une charge de grain au marché, ou toute personne gardant momentanément les graines en magasin ou en entrepôt ; ce que ces personnes empêchent ou refusent de permettre que le représentant du Gouvernement fasse l'examen prévu par le bill, les voilà passibles d'une amende de $5, s'il plaît au tribunal de leur infliger le maximum de la peine. Comme le disait l'autre jour l'honorable ministre, il s'agit en quelque sorte de tenter un essai, de faire l'éducation du public; il ne convient donc pas de commencer par établir une loi aussi rigoureuse. Ne serait-il pas manifestement injuste qu'une compagnie de chemin de fer chargée de transporter ces grains d'un endroit à un autre fut tenue d'arrêter ses convois pour permettre l'examen dont il est ici question ? Et pourtant, un tel refus la rendrait passible d'une amende de $500. En toutes choses il faut de la mesure. Supposons qu'un négociant ayant à son emploi un grand nombre de personnes soit sur le point de fermer son établissement ; survient à ce moment un représentant du Gouvernement qui lui tient ce langage : "J'exige que vous me permettiez de pénétrer dans votre établissement pour que j'y fase l'examen des marchandises qui s'y trouvent. Si vous m'en empêchez, vous vous rendez passible d'une amende de $500." Le négociant répondra sans doute qu'il est sur le point de fermer son établissement, et invitera l'importun à repasser à une heure plus convenable. Le voilà passible d'une amende, et même d'une amende de $500 s'il a le malheur de comparaître devant un juge partial qui entreverra dans l'affaire un moyen d'avancement. D'autre cas pourront se présenter. Ainsi, qu'un marchand nouvellement marié se trouve dans l'impossibilité de recevoir immédiatement le représentant de l'autorité fédérale, il se verra, lui aussi, condamné à une amende de $500 s'il est traduit devant un magistrat enclin à la partialité—car les tribunaux nous ont maintes fois donné des preuves évidentes de leur partialité.

Je sens qu'il existe un lien de sympathie entre l'honorable ministre de l'Agriculture et moi ; nous sommes l'un et l'autre des cultivateurs, nous travaillons ensemble à l'expédition de la besogne de la Chambre—on en a la preuve aujourd'hui même—et comme nous voulons tous deux le plus grand bien à la classe agricole, je ferai observer à mon honorable ami que, à tout prendre, il serait peu sage, puisqu'il ne s'agit en quelque sorte que de tenter une expérience, d'insérer une disposition aussi rigoureuse dans son projet de loi. C'est pourquoi je propose que le maximum de l'amende soit réduit de $500 à $100, et que le minimum en soit fixé à $5 au lieu de $25. De cette façon, le principe essentiel du bill sera sauvegardé, l'application de la loi se fera assez facilement, les personnes s'opposant de bonne foi à l'examen seront protégées jusqu'à ce que l'esprit de la loi soit bien compris, et, en même temps, les fonctionnaires de l'Etat auront toute la latitude nécessaire. Enfin, s'il était besoin d'alléguer quelque autre motif, je dirais que cete amende de $500 va de pair avec celle qui est prévue à l'article 8, et que l'on a réduit à $25. Il est donc évident que l'amende de $500 prévue à l'article 10 devrait être réduite à $100.

M. FISHER. Je répondrai tout d'abord, à l'honorable député (M. Lennox) qu'après avoir débattu la question, le comité a résolu de maintenir l'amende à son chiffre actuel. J'ajouterai que cette amende ne s'applique pas à une contravention ordinaire, qu'elle est destinée à punir les personnes qui empêcheront un représentant de l'Etat d'accomplir son devoir, ce qui constitue une contravention grave, une contravention qui devra être commise avec préméditation, puisque le représentant de l'Etat sera tenu de faire connaître la nature de son devoir et l'objet de sa visite. Le maximum de l'amende est fixé à $500. J'imagine qu'en certains cas il n'y aura pas de mal à faire payer le maximum de l'amende à ceux qui empêcheront un fonctionnaire de l'Etat de remplir son devoir. Mais le maximum ne sera pas de rigueur dans chaque cas. L'amende est de $25 et peut s'élever jusqu'à $500. Estimant que les dispositions pénales du projet de loi n'ont rien de trop rigoureux, le devoir m'incombe d'inviter le Chambre à repousser l'amendement.

M. BLAIN : Si j'ai bien compris, le projet de loi du ministre, s'il est voté, n'empêchera pas un cultivateur de vendre des graines de semence à un autre cultivateur. Comje désirais attirer l'attention de mon honorable ami sur une méthode nouvelle à laquelle ont recours les cultivateurs d'Ontario pour faciliter les échanges qu'ils font entre eux, j'atteindrai peut-être mon but en donnant lecture de l'annonce suivante :

EXPOSITION DE GRAINS DE SEMENCE EN L'HOTEL DE VILLE DE BRAMPTON, LE SAMEDI, 25 FEVRIER.

SOUS LES AUSPICES DU CERCLE AGRICOLE DU COMTE DE PEEL.

Le professeur Zavitz, du collège d'agriculture de Guelph, sera présent et fera dans l'après-

midi une conférence sur " le choix des grains de semence."

Quiconque possède des grains de semence, de la graine de trèfle et autres plantes fourragères, du maïs ou des pommes de terre dont il aimerait à se défaire, est invité à apporter des échantillons (deux boisseaux).

On désire particulièrement que les produits exposés, ne fussent-ils pas à vendre, appartiennent à des variétés nouvelles.

Le cercle ne répondra pas de la qualité des grains de semence.

Inscrivez-vous le plus tôt possible, et veuillez indiquer les variétés que vous exposerez, la quantité de produits que vous avez à vendre et le prix que vous en demandez.

Vous avez une occasion superbe de vendre vos grains de semence. La demande sera active, vu leur rareté.

G. DOWNEY,
Président.
J. T. CUMBERLAND
Secrétaire.

Je voudrais savoir si l'établissement de la loi projetée empêchera les cercles agricoles de vendre des graines de semence en la manière indiquée par l'annonce ci-dessus.

M. FISHER : Je ne saurais me prononcer au point de vue légal ; ce que je puis dire cependant, c'est que le projet de loi tend à assurer la vente de graines de semence pures et tout mélange, vente qui devra se faire dans les conditions qui y sont énoncées.

M. BLAIN : La deuxième clause de l'article 3 du bill est ainsi conçu :

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à la vente du grain et de la graine récoltés, vendus ou livrés par un cultivateur, à sa propre ferme, à l'usage de l'acheteur même pour ensemencement, à moins que l'acheteur n'obtienne du vendeur, lors de la vente, un certificat établissant que ce grain ou cette graine lui est fournie sous le régime des dispositions du présent acte.

Il est donc disposé ici qu'un cultivateur peut vendre des graines de semence à un voisin, sur sa propre ferme, sans pour cela se rendre passible des amendes prévues dans le projet de loi. Dans le cas que je viens de mentionner, il s'agit de cultivateurs qui vont en nombre considérable, vendre leurs grains à ce que l'on appelle la foire aux graines de semence. L'intérêt de la classe agricole du Canada n'exige donc pas, selon moi, qu'il soit établi de loi interdisant aux cultivateurs d'aller vendre leurs graines de semence à des foires comme celle que je viens de mentionner.

M. LANCASTER : Je ramène le débat sur l'amendement de l'honorable député de Simcoe (M. Lennox). Le ministre n'a pas contesté que son projet tend à créer un nouveau sujet de contravention ; or, je considère, si le ministre ne s'en rend pas compte lui-même, que l'amende n'est pas du tout proportionnée à la légèreté de la contravention. Qu'est-ce, en effet, que cette contravention ? C'est une simple action que l'on peut commettre sans mauvaise intention, et qui rend celui qui la commet passible d'une amende de $500. En vertu des dispositions du bill, il n'est pas du tout nécessaire que le contrevenant offre la graine en vente. Quiconque sera trouvé en possession de graine qu'un dénonciateur jugera pouvoir être mise en vente—il va sans dire qu'on peut vendre tout ce que l'on possède sans, pour cela, être considéré comme un négociant—que ce soit un homme de profession libérale, un fabricant ou un ministre du culte qui s'occupe en aucune façon du commerce des graines de semence ; s'il est trouvé en possession de graines que d'autres auront confiées à sa garde, il est passible d'amende, parce que le dénonciateur n'est pas tenu d'établir que le prévenu offre la graine en vente, qu'il conseille aux gens de l'acheter, ni même qu'il donne à entendre qu'elle lui a été confiée pour la vendre. Cela étant, on devrait établir une amende très légère pour une contravention aussi légère que cela. Le délit n'est pas aussi grave que s'il s'agissait de coups portés à la figure de son semblable, et cependant, en pareil cas, les tribunaux se contentent parfois d'imposer une amende de $1.

M. LENNOX : Mais il ne faut pas que le battu soit un haut fonctionnaire de l'Etat.

M. LANCASTER : En effet, comme le fait judicieusement observer mon honorable ami, il ne faut pas que le battu soit un haut fonctionnaire de l'Etat. Toutefois, le ministre de l'Agriculture ferait bien, selon moi, d'avoir égard à toutes ces circonstances. Dans le cas dont il s'agit ici, nombre de gens estimeraient qu'il n'y a pas l'ombre d'une contravention, et il serait difficile de faire croire à la culpabilité du prévenu ; cependant, le magistrat est tenu d'imposer une amende d'au moins $25. Si les règlements de la Chambre me le permettaient, je proposerais que l'amendement fût modifié de façon à fixer le minimum de l'amende à $1 au lieu de $5. Je crois donc que le devoir nous incombe de voter pour l'amendement, afin que le minimum de l'amende soit fixé à $5 tout au plus, et le maximum à $100.

(L'amendement de M. Lennox est rejeté sur division.)

La motion est adoptée et le bill est lu la troisième fois et adopté.

SUBSIDES—ADMINISTRATION DE L'INTERCOLONIAL—EXPOSE ANNUEL.

L'honorable M. H. R. EMMERSON (ministre des Chemins de fer et Canaux) : Je propose que la Chambre se forme en comité des subsides.

Il est d'usage depuis un grand nombre d'années, qu'avant de mettre son budget à l'étude, le ministre des Chemins de fer fasse à la Chambre l'exposé de la situation de l'Intercolonial pendant l'exercice courant et celui qui l'a précédé, cet exposé portant particulièrement sur la partie financière de d'administration.

L'an dernier, je dus faire un exposé se rapportant à plus de dix-huit mois pendant lesquels je n'avais pas été chargé de l'administration de l'Intercolonial. Ayant communiqué à la Chambre, avant la clôture de la dernière session, les données relatives à l'exercice expiré le 30 juin dernier, je me trouve avoir fait un exposé portant sur une partie d'une année pendant laquelle j'avais assumé la responsabilité de l'administration et je suis maintenant appelé à faire connaître la situation financière de l'Intercolonial pendant un exercice à peine à moitié écoulé.

Afin de remettre les faits en mémoire, qu'il me soit permis d'exposer en quelques mots le bilan de l'exercice 1903-1904. Les recettes se sont élevées à $6,339,231, soit une augmentation de $14,908 par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses ont atteint $7,239,982, c'est-à-dire qu'elles ont été de $1,043,329 plus considérables qu'en 1903-1904. Il est donc resté un découvert de $90,751 ; c'est le plus considérable qui se soit jamais accusé dans l'administration du réseau de l'Etat.

Toutes les explications que je pourrais donner de ce découvert ne sauraient empêcher les honorables députés de la gauche, je le sais fort bien, de critiquer les résultats de l'administration de l'Intercolonial sous le rapport financier. Ils ne manqueront pas de se prévaloir de ce que l'on est convenu d'appeler les légitimes roueries du régime parlementaire pour tirer le meilleur parti possible du fait brutal qu'est un découvert aussi considérable. Qu'ils y aillent de tout cœur. Je me propose d'exposer les faits sans nul détour et de m'en rapporter au jugement honnête de ceux qui sont enclins à tenir un juste compte des conditions qui ont provoqué ce découvert. Comment se répartit cette augmentation de $1,043,329 qui s'accuse dans les dépenses ? Etudions pour cela chaque chef de dépense en détail. Les frais d'exploitation accusent l'augmentation suivante :—

	Augmentation.
Salaires des mécaniciens et des chauffeurs	$118,551
Combustible	123,202
Réparation des locomotives	184,779
Huile, déchets de coton et suif	4.167
Eau	3,909
Réparation des voitures à voyageurs	28,629
Réparation des wagons-poste, des wagons-messagerie et des voitures à bagages	21,352
Réparation des wagons à marchandises et des fourgons des employés	188,418
Salaires des chefs de train, des garde-bagages et des serre-freins	153,384
Salaires des cantonniers	52,708
Traverses	1,125
Bois de construction	21,572
Réparation des quais	9,208
Enlèvement de la glace et de la neige	41,172
Salaires des chefs de gares, etc	94,025
Appointements des employés du bureau chef	16,117
Total	$1,062,218

M. EMMERSON.

L'écart qui existe entre cette somme et celle plus petite que j'ai mentionnée provient de ce que d'autres chefs de dépenses accusent une légère diminution.

M. BARKER : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de nous dire, en nous donnant des explications comme celles qui concernent les chefs de gare, s'il s'agit du nombre des employés ou de ses appointements ?

M. EMERSON : La demande de mon honorable ami est fort juste, et j'y répondrai avant de terminer mon exposé ; mais il me paraît préférable dans l'intérêt de la concision, de ne donner ces explications qu'en temps opportun, car, tenant à ne pas imposer de fatigue à la Chambre, j'aimerais lui soumettre en aussi peu de mots que possible toutes ces données qui, de par leur nature même, sont nécessairement sèches et tout à fait prosaïques. On remarquera que l'augmentation s'accuse principalement à l'article des salaires. Comparés à ceux de 1903, les salaires que nous avons payés l'année dernière accusent l'augmentation suivante :

Mécaniciens et chauffeurs	$118,551
Conducteurs et employés des trains	153,384
Cantonniers	52,708
Chefs de gare et télégraphistes	94,025
Journaliers	78,304
Total	$506,972

A venir jusqu'au 30 juin 1904, il s'est donc produit, sous le seul chef des salaires, une augmentation de $506,972. Je n'entends pas présenter des excuses pour cela. On ne saurait trouver à redire à cette augmentation que pour deux raisons, savoir : que le Gouvernement paie les ouvriers ordinaires et la main-d'œuvre expérimentée plus cher que ne les paient les compagnies de chemin de fer et les industriels, ou que le personnel de l'Intercolonial est plus nombreux que n'exige l'exploitation du chemin de fer. Ni l'une ni l'autre de ces raisons ne tient debout. La main-d'œuvre ne nous coûte pas plus cher qu'aux autres chemins de fer ou aux établissements industriels du Canada; en rétalité, nous payons, en certains cas, moins cher qu'eux. Le nombre des employés est, il est vrai, plus considérable qu'autrefois. Qu'il me soit permis de faire observer à ce propos, que le personnel d'un chemin de fer doit être proportionné au volume de son trafic. Il convient de noter aussi qu'en ces six dernières années le trafic de l'Intercolonial s'est plus que doublé, et que le volume s'en est encore sensiblement accru au cours de l'année dernière.

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

Reprise de la Séance.

BILLS D'INTERET PRIVE.

LA COMPAGNIE ELECTRIQUE D'OTTAWA.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 12) concernant la Compagnie électrique d'Ottawa.—M. Galliher.

M. le président prend le bureau.

Sir WILFRID LAURIER (premier ministre): Ce bill a été approuvé par le comité des bills d'intérêt privé auquel il avait été renvoyé, et qui en a fait rapport après lui avoir fait subir certaines modifications. On me dit que la ville d'Ottawa s'est opposée à cette proposition de loi et qu'elle s'y oppose encore malgré les modifications faites par le comité. On m'a suggéré qu'il vaudrait peut-être mieux, dans l'intérêt des parties, dans ceux de la compagnie et de la municipalité d'Ottawa, renvoyer le bill à un comité spécial ; de cette façon les intéressés pourront en discuter les diverses dispositions. Ce bill, je ne le connais que pour y avoir jeté un rapide coup d'œil et que par cé que j'en ai lu incidemment dans les journaux. Je le crois recommendable, mais il semble que la portée en est beaucoup plus grande que ne voudrait la ville d'Ottawa.

Le renvoi à un comité spécial n'engage la Chambre en aucune façon. L'usage veut, il est vrai, que la Chambre approuve les conclusions de ses comités. Toutefois, eu égard à la vigoureuse protestation de la ville d'Ottawa, qui est particulièrement intéressée à la question, on m'a proposé, et je propose à la Chambre qu'au lieu de pousser plus loin l'étude du bill, l'article qui le concerne soit rayé et que la proposition de loi soit renvoyée à un comité spécial qui se composera de MM. Fitzpatrick, Haggart, McIsaac, Monk, Galliher, Bergeron et Dugas. S'il est d'autres députés que l'on désire particulièrement adjoindre aux membres de ce comité, je consentirai volontiers à ce qu'ils soient nommés. Mais tel qu'il est constitué, ce comité me paraît bien représenter tous les groupes d'opinions diverses et je ne doute pas qu'après avoir mûrement étudié la question il présente des conclusions satisfaisantes.

M. FOSTER : Ce comité sera-t-il investi de quelque préogative dont ne jouissent pas les comités ordinaires ? Devra-t-il se contenter d'entendre les intéressés ?

sir WILFRID LAURIER : Ses attributions ne seront autres que celles que l'on confère aux comités ordinaires. Mon intention est de réunir les représentants des deux parties en cause. la compagnie électrique d'Ottawa et la municipalité d'Ottawa, pour qu'ils exposent leur manière de voir, afin que la Chambre puisse ainsi obtenir des conclusions sur lesquelles elle se fondera pour trancher la question à la satisfaction générale.

M. W. F. MACLEAN : Je n'ai guère lieu de critiquer la composition de ce comité. J'aimerais, toutefois, qu'en pareille occurrence les villes fussent admises à être représentées. Je n'affirme pas absolument leur droit à une telle représentation. On nous a beaucoup parlé de droits acquis. Or, la ville d'Ottawa a des droits acquis, et d'autres villes en ont également. Les villes canadiennes ont un intérêt vital à soustraire leurs droits aux empiétements des compagnies qui se font octroyer des privilèges. Je ne puis m'opposer à la proposition du très honorable premier ministre, parce qu'elle porte en elle l'indice certain d'une ère nouvelle que vont saluer avec enthousiasme ceux qui s'efforcent de défendre les droits des municipalités contre les assauts qu'on leur livre dans les autres enceintes législatives aussi bien que dans celle-ci. Je le répète, un nouvel état de choses s'annonce. Je félicite le premier ministre d'avoir enfin pensé qu'il sied de réfléchir un peu avant de voter une proposition de loi comme celle-ci, et qu'il convient de la faire mettre à l'étude par un comité spécial. Si telle est bien sa pensée, je ne puis que l'approuver. Qu'il me permette, toutefois, de lui faire observer ceci : le présent bill met en jeu un principe vital, il s'attaque si ouvertement aux droits des municipalités, qu'il ne pourra être agréé par les organisations municipales du Canada qu'en tant que le comité tranchera la question capitale qu'il comporte et biffera l'article qui tend à autoriser la compagnie à violer un engagement solennel qu'elle a contracté à l'égard de la ville d'Ottawa. J'appuie la proposition du premier ministre parce qu'elle indique chez lui une orientation nouvelle de ses aspirations et le désir de faire mieux que par le passé. Le comité devrait entendre les représentants de la ville d'Ottawa, et comme la question est de la plus haute importance, il me semble que toutes les villes du Canada devraient être admises à jouir du même privilège.

M. FOSTER : Certains citoyens de Toronto, qui prennent fait et cause pour les municipalités, prétendent qu'il ne leur a pas été possible de faire connaître leur sentiment en ce qui concerne la proposition de loi. Bien que les députés de cette ville représentent leurs commettants sous ce rapport comme sous tous les autres, je crois, cependant, que si, comme l'a proposé le premier ministre, il est nommé un comité spécial, l'on devra faire savoir aux représentants des municipalités qu'ils seront admis à exposer leur manière de voir. Je saisis fort bien la question capitale que soulève le présent bill : les municipalités n'entendent pas permettre aux compagnies d'empiéter sur leurs droits. Je conseille à mon très honorable ami d'augmenter de deux le nombre des membres de ce comité spécial.

Sir WILFRID LAURIER : Je dois dire à mon honorable ami d'York-sud (M. Maclean) que je suis vraiment enchanté d'avoir réussi au moins une fois à le contenter. J'agrée ses compliments ; chaque fois qu'il suivra les conseils de la raison pratique, il me trouvera d'accord avec lui ; chaque fois qu'il fera une proposition marquée au coin du bon sens, il ne me verra jamais m'y opposer. Il me demande, et mon honorable ami de Toronto-nord (M. Foster) fait comme lui,

d'augmenter le nombre des membres du comité ; le mieux que je puisse faire, c'est, je crois, d'y adjoindre M. Zimmerman ainsi qu'un collègue qui a toujours porté le plus vif intérêt aux questions municipales : j'ai nommé mon honorable ami de la division Saint-Antoine (M. Ames).

M. SPROULE : Pourquoi ne nommez-vous pas l'un des représentants de la ville d'Ottawa ?

M. BELCOURT : Les deux députés d'Ottawa se feront un devoir d'assister aux séances du comité.

M. MACLEAN : Le premier ministre ne pourrait-il pas permettre à M. Macdonnell, député de Toronto-sud, de faire partie du comité ?

Sir WILFRID LAURIER : Il y a déjà neuf membres de nommés ; ce nombre me semble amplement suffisant. Ainsi constitué ce comité me parait susceptible de bien représenter la Chambre. La ville de Toronto, je sais, tient à exposer sa manière de voir ; elle se fera sans doute représenter par son avocat et, vraisemblablement aussi, par son maire.

Je propose que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la délibération et demande permission de siéger de nouveau.

(La motion est adoptée, et le comité fait son rapport.)

Sir WILFRID LAURIER propose :

Que l'article soit rayé du feuilleton et que le bill soit renvoyé à un comité spécial composé de MM. Fitzpatrick, Haggart, McIsaac, Monk, Galliher, Bergeron, Dugas, Ames et Zimmerman.

(Adopté.)

LA COMPAGNIE DES TELEPHONES DU NORD-OUEST.

La Chambre se forme en comité pour délibérer le bill (n° 28) tendant à accorder la personnalité civile à la compagnie des téléphones du Nord-Ouest.

M. TURRIFF : Comme on est à réimprimer le bill, je proposerai que le comité lève sa séance, fasse rapport de l'état de la délibération et demande la permission de siéger de nouveau.

M. FOSTER : Pourquoi ?

M. MACLEAN : Il a été convenu que le bill devait être réimprimé afin que chacun de nous pût se rendre compte des amendements qui y ont été faits ; de plus, pour dissiper toute incertitude, il a été résolu de le faire rédiger avec le plus grand soin.

(La motion est adoptée.)

SECONDE LECTURE.

Bill (n° 82) tendant à accorder la personnalité civile à la "Dominion Annuity Company."—M. Bole.

Bill (n° 83) concernant la compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta.—M. Turriff.

Bill (n° 84) concernant la "Huron and Erie Loan and Savings Company."—M. Calvert.

Bill (n° 85) concernant la compagnie du chemin de fer de la baie de Quinté.—M. Harty.

SUBSIDES—ADMINISTRATION DE L'INTERCOLONIAL—EXPOSE ANNUEL.

L'honorable M. H. R. EMMERSON : Je faisais observer, au moment où la séance fut suspendue, que les conditions qui prévalent aujourd'hui dans le pays ont déterminé l'augmentation des salaires. Quiconque a suivi la marche des événements au Canada a pu observer que notre pays jouit depuis sept ou huit ans d'une prospérité sans égale. La demande de main-d'œuvre a été telle que l'on a dû, d'une année à l'autre, payer des salaires plus élevés. Tous les patrons ont été obligés de mieux rémunérer leurs employés, et l'Intercolonial lui-même, bien qu'il ait tenté de se soustraire à cette obligation, a dû suivre l'exemple des autres compagnies de chemins de fer. Je pose en principe que le gouvernement du Canada ne saurait, étant donné des conditions égales, rémunérer la main-d'œuvre plus maigrement que ne font les compagnies de chemins de fer et les grands établissements industriels. On dira peut-être que les compagnies de chemins de fer et les patrons ont réussi à faire face aux nouvelles conditions du travail sans subir de pertes. C'est possible ; mais le raisonnement ne vaut pas en ce qui concerne l'Intercolonial. Il est loisible aux chemins de fer et aux patrons ordinaires d'operer des changements que l'Intercolonial ne saurait faire; ils peuvent relever leurs tarifs ou vendre plus cher les produits de leurs ateliers et de leurs usines. Les tarifs de l'Intercolonial sont invariables. Un jour viendra peut-être où il deviendra nécessaire de les changer, mais il n'est guère vraisemblable que cela se fasse tant que le Parlement n'aura pas outillé le chemin comme il devrait l'être, et encore faudra-t-il que les découverts persistent à s'accuser considérables.

On ne saurait dire davantage que l'Intercolonial donne de l'emploi à plus d'hommes qu'il n'en faudrait pour sa bonne exploitation.

Maintenant, examinons cette question des déficits avec franchise et sincérité. Comme on l'a dit souvent, et comme je me suis efforcé de le faire bien comprendre, l'année dernière, l'Intercolonial ne fut jamais construit en vue de bénéfices à réaliser. Même

s'il était désirable d'exploiter ce chemin en vue d'en retirer un bénéfice, son tracé et la fin pour laquelle il a été établi seraient des obstacles insurmontables à la réalisation de cette idée. Quels sont les faits? Si l'on critique l'administration de l'Intercolonial au point de vue de la responsabilité de chacun des partis, voici ce que l'on constatera : durant les dix-huit années du régime conservateur, les déficits se sont élevés au total de $3,730,733, soit en moyenne $203,901 par année. De 1897 à 1904, le déficit total s'est élevé à $1,658,856, soit une moyenne de $156,381 par année, près de $50,000 par année de moins que la moyenne des dix-huit années dont je viens de parler. En présence de ces chiffres, nous devons envisager froidement la question sans récriminations et en dehors de tout préjugé de parti. C'est un chemin de fer national, construit pour une fin particulière, et exploité dans des conditions qui excluent toute idée de comparaison avec les chemins de fer ordinaires.

Laissant ce point de vue de côté pour le moment, je me permettrai de faire observer qu'un point important à considérer dans la gestion d'un grand chemin de fer, c'est la dépense nécessitée par l'entretien de la voie. Le chemin de fer Intercolonial a probablement la meilleure voie qu'il y ait au Canada, et c'est de la bonne administration et de l'économie bien entendue que de la maintenir en cet était. Voici quels furent l'année dernière les frais d'entretien de la voie, en comparaison de ce qu'ils furent l'année précédente : en 1904, $1,491,673 ; en 1903, $1,386,350, soit une augmentation de $105,323, de 1903 à 1904, pour l'entretien de la voie seulement. L'enlèvement de la glace et de la neige a coûté $130,652, soit une augmentation de $41,172 sur l'année précédente. Ce résultat a été absolument inévitable. Le prix des traverses posées,—il en a été posé 5,000 de plus qu'en 1903,—s'est élevé à $194,458. L'accroissement de dépenses de ce chef a été de $1,125. Prenez un autre article de dépenses courantes, celui relatif aux gares. La comparaison nous permet de constater une diminution pour l'année de $5,298 dans le combustible, l'huile, l'éclairage, etc., indice d'une gestion économique ; et d'autre part, une augmentation de $94,025 dans les appointements et les salaires. C'était là une augmentation inévitable en justice pour notre personnel. Pour montrer quel développement a pris le chemin de fer intercolonial, je dirai qu'en 1896, il fut dépensé $303,796 en appointements et salaires payés par rapport aux gares, contre $738,964 payés pour la même fin en 1904.

Toutefois, c'est dans le fonctionnement du matériel roulant d'un chemin de fer qu'il peut se produire le plus de gaspillage, et les experts ont l'habitude de scruter avec assez de soin les dépenses faites pour cette fin. Ce département a coûté l'année dernière $2,796,909, ce qui accuse une augmentation nette de $672,100 sur l'année précédente. Cette augmentation se décompose comme il suit :

Salaires des mécaniciens et chauffeurs	$118,551 00
Salaires des ouvriers de forge	78,304 67
Combustible	123,201 93
Renouvellement du matériel roulant	312,872 59
Matériaux	39,170 77
Total	672,100 96

J'espère avoir l'occasion de répondre sous peu à une question que m'a posée le député d'Hamilton (M. Barker) ; mais je dirai dès maintenant que le nombre d'hommes employés au fonctionnement du matériel roulant, mécaniciens, chauffeurs, serre-freins, chefs de train, ouvriers de forge et autres, a été augmenté dans le cours de l'année de 858 à 957, ce qui explique en partie l'augmentation. Toutefois, la hausse des salaires représente une plus forte proportion de l'augmentation ; et je serai prêt en tout temps à donner les détails relatifs aux salaires payés aux ouvriers de forge et autres employés du chemin de fer Intercolonial. A ce propos, je signalerai à l'attention de la Chambre un tableau comparatif du nombre d'hommes employés. Les états que j'ai sous les yeux ont trait particulièrement aux chefs de train, préposés aux bagages, serre-freins, et préposés à la voie. Voici l'état relatif aux chefs de train :

Année.	Nombre des chefs de train.	Salaire maximum par jour.	Salaire minimum par jour.
		$ c.	$ c.
1896, 30 juin	134	2 50	1 90
1903, 30 juin	212	2 75	2 00
1904, 30 juin	221	3 25	2 50

De 1903 à 1904, il s'est produit une différence de cinquante cents entre les salaires minima de chacune de ces années ; c'est-à-dire que le salaire minimum payé, en 1904, aux conducteurs est de cinquante cents plus élevé que le salaire minimum payé aux mêmes chefs de train jusqu'au 30 juin 1903. Voici l'état concernant les préposés aux bagages :

Année.	Nombre des préposés aux bagages.	Salaire maximum par jour.	Salaire minimum par jour.
		$ c.	$ c.
1896, 30 juin	22	1 60	1 30
1903, 30 juin	41	1 85	1 30
1904, 30 juin	82	2 35	1 60

Ce tableau accuse des augmentations variant de vingt-cinq cents à cinquante cents dans le taux des salaires payés à cette classe

d'employés sur le chemin de fer intercolonial. Voici les chiffres relatifs aux serre-freins :

Année.	Nombre des serre-freins.	Salaire maximum par jour.	Salaire minimum par jour.
		$ c.	$ c.
1896, 30 juin.	301	1 60	1 25
1903, 30 juin. . ..	507	1 75	1 30
1904, 30 juin.....	517	2 15	1 50

Cet état accuse une augmentation très sensible dans le taux des salaires payés aux serre-freins sur le chemin de fer intercolonial. Il n'est que juste de faire observer que dans l'état relatif aux serre-freins employés en l'année 1896, cinq des vingt-deux que nous employions alors retiraient $50 par mois. Les résultats se trouvent résumés dans le tableau suivant :

Totaux des salaires des chefs de train, préposés aux trains et aux bagages et serre-freins, tirés de l'état des dépenses relatives aux wagons pour l'année :

1895-1896.. .. ..$255,412 68
1902-1903.. .. .. 497,753 65
1903-1904.. .. .. 651,137 08

Bien qu'à proprement parler le sujet des salaires payés aux serre-freins ne doive pas être discuté maintenant, il est peut-être expédient d'en dire un mot. Voici quel était le nombre des serre-freins régulièrement employés en juin 1896 et en juin 1904 respectivement :

1896.. 641
1904.. 851

Voici la moyenne mensuelle des serre-freins régulièrement employés dans le cours de trois années :

1896.. 643
1903.. 868
1904.. 882

Voici quels étaient les salaires payés aux contremaîtres et aux ouvriers de la voie :

	Contremaîtres.	Ouvriers de la voie.
1896..	$1 60	$1 15
1903..	1 75 à 2 00	1 30
1904..	1 85 à 2 25	1 30 à 1 40 et 1 50

La différence entre les salaires maxima payés aux contremaîtres et ouvriers de la voie en 1903 et 1904 respectivement s'explique par la diversité des lieux où ces hommes sont employés. Ceux employés aux gares terminus et aux grandes gares de transbordement, ainsi que dans les cours de centres populeux, reçoivent des salaires correspondants plus élevés que ceux employés dans les campagnes et le long de la voie généralement ; et cela en vertu d'une entente conclue avec l'association des ouvriers de la voie, et fondée sur le principe que les frais d'existence sont plus élevés dans ces grands centres urbains que dans les campagnes. Les salaires d'autres classes importantes d'employés ont été augmentés dans une proportion encore plus forte, comme je le ferai voir en comité.

L'augmentation de $123,201 dans le compte du combustible, s'explique par la consommation de 33,213 tonnes de charbon de plus, résultat de l'augmentation du matériel, ainsi que de la rigueur de l'hiver de l'année dernière, et aussi en partie, résultat de la hausse du prix. En effet, il a fallu payer à peu près vingt-cinq cents de plus par tonne, dans le cours de l'exercice 1903-1904 que dans le cours de l'exercice précédent.

Les inscriptions pour réparations de locomotives, qui sont de $184,000 plus élevées, accusent l'effort qu'on a fait pour développer la force locomotrice. Huit nouvelles locomotives ont été achetées au prix de $149,350, pour remplacer un égal nombre de locomotives hors d'état et démodées, tandis qu'en 1903 trois locomotives seulement avait dû être remplacées. Quatre nouveaux tenders et trois nouvelles machines à vapeur ont aussi été construits, et la dépense imputée sur ce compte-ci. L'augmentation de dépenses sur le matériel roulant a été de $231,000, et s'explique dans une certaine mesure par le paiement de salaires plus élevés et l'enchérissement des matériaux. Toutefois, la raison s'en trouve plus particulièrement dans le désir qu'avaient les administrateurs d'augmenter l'utilité du matériel roulant. Dans le cours de l'année, 462 nouveaux wagons à marchandises et une nouvelle voiture de seconde ont été achetés au prix de $357,000 portés au compte de l'entretien. On voit qu'il a été acheté sur le compte du revenu, 160 nouveaux wagons à marchandises de plus qu'en 1903 ; et la différence dans la dépense de chacune des années pour cette fin est de $160,314. Trois wagons de messagerie et à bagages ont aussi été achetés en remplacement de wagons semblables, ce qui explique l'augmentation de $21,351 de ce chef.

M. HAGGART : Vous ne parlez que des dépenses imputables sur le revenu ?

M. EMMERSON : Uniquement des dépenses imputables sur le revenu. Je ne m'occupe nullement de celles imputables sur le compte du capital. Si d'une part, je me suis montré précis dans mes déclarations, je n'aurais pas voulu courir le risque de fatiguer la Chambre en multipliant les détails fastidieux. Mais il me serait facile de donner encore d'autres chiffres indiquant avec exactitude quelle a été l'augmentation des frais du chemin de fer intercolonial durant l'année 1904 par rapport à l'année précédente. Je vais en dire un mot maintenant, et peut-être les honorables députés voudront-ils faire leurs déductions eux-

mêmes, et se rendront-ils compte que l'administration, ayant certains objets en vue, a dû nécessairement, afin de les atteindre, faire des dépenses beaucoup plus considérables en 1903-1904, que dans le cours de l'exercice financier précédent. Ces mesures ont été prises et ces dépenses ont été faites dans le but d'assurer au public un service moderne.

Les causes déterminantes du surcroît de dépenses peuvent d'une manière générale se ramener aux suivantes: 1°, augmentation du trafic ; 2°, amélioration du service pour le public voyageur, nécessitant un plus grand nombre de trains, des trains plus rapides et plus de confort dans le voyage ; 3°, des voitures plus luxieusement aménagées et plus coûteuses ; 4°, augmentation du nombre des wagons et amélioration du service de transport des marchandises. Je dirai ici en passant qu'en 1903-1904, nous avons eu sur l'Intercolonial ce qu'on appelait le train de marchandises—grande-vitesse, destiné particulièrement au transport des marchandises à provenance d'Ontario et de Québec,—dépense que nous n'avions pas à supporter les années précédentes. Ce train fut établi en vue de favoriser les importations et les exportations de produit canadiens par la voie des ports canadiens, et pour répondre au désir des négociants de Toronto, de Montréal et autres centres manufacturiers. Ce train circulait virtuellement d'après le même horaire qu'un train express d'Halifax à Montéal, et se raccordait à Truro avec les trains venant de Sydney, et à Moncton avec les trains venant de Saint-Jean. Je puis donc à bon droit insister sur mon affirmation qu'une des raisons du surcroît des frais d'exploitation de l'Intercolonial pour 1903-1904, ç'a été l'amélioration du service des marchandises. La cinquième catégorie de causes, c'est naturellement l'acquisition de locomotives plus puissantes et conséquemment plus coûteuses. La sixième, c'est le renchérissement de la matière première. C'est ce qu'on reconnaît non seulement dans l'Est mais aussi dans l'Ouest. Le bois et autres matériaux nécessaires dans des travaux de réparation et de construction ont tous augmenté de prix. Ici, je désire faire une déclaration qui peut être contraire aux idées généralement acceptées dans tout le Canada, mais dont on ne saurait contester la vérité : c'est que les matériaux de toute sorte requis pour l'exploitation de l'Intercolonial et pour la réparation de son matériel roulant, de ses gares, de sa plate-forme et de son chemin, sont achetés à des prix inférieurs, ou du moins à des prix qui ne sont pas supérieurs, à ceux payés pour les mêmes matériaux par d'autres grandes compagnies de chemin de fer au Canada. Je le sais pour avoir fait la comparaison. La dernière cause d'augmentation des dépenses, et qui n'est pas la moins importante, ce sont les salaires plus élevés que nous avons dû nous mettre à payer, en vue d'obtenir un meilleur service. Il nous faut constamment augmenter les dépenses pour chacune de ces fins si nous ne voulons pas nous laisser devancer par les autres chemins de fer du Canada. Il nous faut supporter les frais de ces améliorations, ou refuser de nous conformer aux exigences du public. Quand je dis les exigences du public, je veux dire celles du peuple canadien ; car le peuple canadien tout entier est intéressé dans le chemin de fer intercolonial. Quoi que vous en disiez, il n'est pas de province qui ne soit intéressée à ce que l'Intercolonial réussisse, qui n'ait un grand intérêt à ce que ce chemin de fer soit utilement et convenablement administré. Un autre chapitre de dépense dont je n'ai pas parlé, pour lequel je n'ai pas les chiffres exacts, mais qui a bien son importance, c'est celui des frais que le chemin de fer doit supporter en raison de réparations exceptionnellement coûteuses. Il se produit des accidents sur ce chemin comme sur tout autre chemin de fer, et malheureusement, dans le cours de l'année derière, comme dans le cours de l'année courante, il s'est produit des accidents qui ont imposé des dépenses très considérables, sous forme de réparations et d'indemnités à payer par suite de la destruction de marchandises.

M. HAGGART : Ces indemnités ont-elles été payées avant le 1er juillet dernier ?

M. EMMERSON : Oui ; celles auxquelles je fais allusion ont été payées avant le 1er juillet 1904. Malheureusement, nous avons été forcé de faire, durant l'année courante également, certains déboursés de cette nature qui ont grossi le total de notre augmentation de dépenses. Je me suis effercé d'exposer le plus brièvement possible les conditions financeres du chemin de fer dans le cours de l'exercice 1903-1904. Je m'en vais maintenant m'occuper de la période de six mois qui s'est écoulée depuis le 1er juillet 1904 jusqu'au 1er janvier 1905; et l'on s'attend naturellement à ce que je fasse connaître le résulat des opérations pour l'année courante et à ce que je laisse entrevoir le résultat net de ces opérations au 30 juin prochain. Si ces prévisions ne sont pas couleur de rose, si elles ne sont pas brillantes, on ne doit pas, suivant moi, en faire un sujet de reproche à l'administration de l'Intercolonial ou au ministre lui-même.

M. KEMP : Le ministre me permettra-t-il de lui poser une question avant qu'il en ait fini de l'état financier de 1903-1904 ? Il nous a dit quel était le surcroît des dépenses par suite de l'enchérissement des matériaux et de la hausse des salaires. Je ne lui ai pas entendu dire quel trafic ou quelles recettes supplémentaires il en était résulté.

M. EMMERSON : Je traiterai cette question quand nous serons en comité. Comme je l'ai dit à la Chambre dès le début, je n'ai pas voulu imposer trop de détails et de chiffres fastidieux ; j'ai réservé pour examen en comité certaines particularités des

dépenses et des résultats des opérations de l'année. Je vais m'efforcer de satisfaire la curiosité de mon honorable ami à cet égard. Il s'est produit en 1903-1904, une augmentation de recettes sur celles de 1903-1904. L'augmentation n'a pas été des plus considérables, et je ne crois pas qu'il y ait lieu d'entrer dans beaucoup de détails à ce sujet ; d'autre part le surcroit de frais d'exploitation du chemin a été tellement considérable que j'ai cru de mon devoir d'expliquer à la Chambre et au pays les diverses circonstances qui ont amené ce résultat. Je puis à bon droit prétendre, je pense, que pour les six mois qui se sont écoulés depuis le 1er juillet jusqu'au 1er janvier dernier, l'exploitation du chemin s'est faite avec soin et dans un esprit d'économie ; mais certaines conditions qui se sont produites durant cette période ont été de nature à déterminer des résultats peu agréables à constater. Pour les six mois terminés le 31 décembre dernier, les recettes ont été de $3,621,263, et les frais d'exploitation de $4,103,402, ce qui laisse un déficit pour cette période de $482,139. En comparaison de la période correspondante de l'année dernière, les recettes ont augmenté de $226,629, et les frais d'exploitation, de $412,572. Dans le cours de cette période, il a été accordé de fortes augmentations d'appointements et de salaires. Ces augmentations ont surtout été au profit des ouvriers dans les ateliers ainsi que des commis.

M. HAGGART : Le ministre a-t-il déclaré que les frais d'exploitation pour la période de six mois expirée en janvier dernier sont de $412,000 plus élevés qu'ils ne l'ont été dans les six mois précédents ?

M. EMMERSON : Pour être exact $412,572. Depuis nombre d'années, les commis, qui, pris en masse, recevaient une assez faible rémunération, demandaient que leurs appointements fussent augmentés. J'étais d'avis que l'état des finances du chemin de fer intercolonial ne nous justifiaient pas d'accorder ces augmentations ; mais en décembre dernier je fis un examen attentif de la liste de paye, et fixai de nouveau les appointements de chacun. Je déclarai aux députations qui s'adressèrent à moi en février et mars de l'année dernière que la question demanderait beaucoup d'étude et que les augmentations que je me considérerais justifiable d'accorder seraient payées à partir du 1er juillet dernier. Je fis cette déclaration pour que les commis ne fussent aucunement lésés et ne souffrissent nullement des retards inévitables qui pourraient se produire. Qu'on me permette de dire ici qu'aucun grand chemin de fer au Canada n'est exploité plus économiquement, au point de vue du personnel dirigeant et de l'aide aux écritures, que ne l'est le chemin de fer intercolonial. J'ai fait la comparaison entre les salaires payés sur le chemin de fer intercolonial, et ceux payés par d'autres compagnies de chemins de fer, et cette comparaison établit que les employés de l'Intercolonial ne sont pas payés aussi cher en proportion que les employés des grandes compagnies de chemin de fer. Pour moi je ne suis en mesure de présager rien autre chose qu'un déficit considérable pour l'exercice financier courant. Les conditions qui ont existé depuis des mois, et qui virtuellement existent encore aujourd'hui, nous font prévoir ce malheurex résultat. Nous avons eu dans les Provinces maritimes un hiver d'une rigueur sans précédent. Il est tombé une quantité de neige prodigieuse, et les conditions climatériques ont été telles que le trafic sur le chemin de fer intercolonial, comme sur tous les autres chemins de fer, a été virtuellement paralysé. Durant plusieurs jours de suite la circulation des trains a été interrompue, les tempêtes se sont succédé à de courts intervalles et tout cela voulait dire que la bougie se consumait par les deux bouts. D'une part, nous avons eu augmentation des frais d'exploitation, et de l'autre, diminution des recettes. Les retards subis par les trains de l'Intercolonial depuis deux mois ont été des plus surprenants, mais ils étaient tout aussi inévitables. Des équipes sont mises en chemin, elles atteignent un certain endroit et là, elles se trouvent emprisonnées dans les neiges. Elles ne peuvent faire leurs rencontres d'une manière régulière, et des équipes qui devraient être rendues à destination dans les huit heures sont obligées de passer vingt-quatre ou trente-six heures en chemin—et tout cela aux frais du chemin de fer, et non pas aux frais des employés. Tous les membres de la députation sont tellement au courant des conditions existantes qu'il n'est nullement nécessaire que j'entre dans les détails.

La rigueur de l'hiver et les extraordinaires amoncellements de neige vont nous imposer des frais énormes au printemps. Il nous a fallu employer des centaines, même des milliers d'hommes, à enlever la neige tout le long de la voie, de Sydney à Montréal et de Saint-Jean à Halifax, ainsi que sur tous les embranchements. Par suite de la profondeur de la neige, les chasse-neige n'ont été virtuellement d'aucune utilité, et chaque train a dû être pourvu d'une armée de manœuvres pour déblayer le chemin. Malheureusement, nous n'avons pas pu réussir à maintenir nos trains en circulation d'un bout de la ligne à l'autre. Halifax a été plusieurs jours de suite isolé du reste du monde, du moins en ce qui regarde les communications par voie ferrée. La ligne de Truro à Sydney s'est trouvée obstruée durant une longue période. Impossible de transporter les dépêches ; les voyageurs furent retenus en divers endroits, et virtuellement, tout le trafic interrompu. Si nous avions plus de locomotives, nous serions certainement en mesure de corriger jusqu'à certain point l'insuffisance du nombre de nos wagons ; mais en outre de toutes ces causes de retard, nous

avons souffert du manque de locomotives. A ce propos, je tiens à déclarer, et je le fais sans hésitation, que le chemin de fer intercolonial, le 1er décembre 1904, loin d'avoir le nombre de locomotives qu'il lui aurait fallu, aurait dû en avoir cinquante de plus, pour le moins. Ceux qui sont à même de connaître ce qui en est m'assurent qu'il faudrait soixante-quinze locomotives de plus pour le transport des voyageurs et des marchandises.

Je ne m'en prends à personne de cet état de chose. Il s'est produit une augmentation de trafic, mais le département n'a pas toujours eu à sa disposition les fonds nécessaires à l'achat de nouvelles locomotives. Dans le cours de l'hiver actuel, il est arrivé que plusieurs jours de suite de 1,200 à 1,500 wagons chargés de marchandises attendaient sur la voie de l'Intercolonial, parce qu'il n'y avait pas de locomotives pour les remorquer. Si nous avions plus de locomotives, nous souffririons moins de l'insuffisance du nombre des wagons. Nous n'avons en tout qu'à peu près 12,000 wagons à marchandises, et nous devrions certainement en avoir davantage, étant donnée la longueur du parcours de notre chemin en comparaison de celui d'autres lignes. Prenez le chemin de fer intercolonial entre Montréal et Halifax et faites le rapprochement avec la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique entre ces deux points. Le parcours de notre chemin n'est pas deux fois plus long, mais il est beaucoup plus long que celui du chemin de fer canadien du Pacifique. Cette compagnie, en raison de ce que son parcours est moins long, peut expédier ses wagons de marchandises à destination en assez peu de temps et les renvoyer au point de partance, ou du moins s'en servir le long de la ligne. Les conditions climatériques, cet hiver, ont augmenté nos difficultés à cet égard et ne nous ont pas permis de satisfaire pleinement aux besoins du trafic. De Montréal à Sydney, il s'est élevé une clameur pour que nous ayons plus de wagons en vue de répondre aux besoins ordinaires du commerce canadien. J'étais à Moncton vers la fin de décembre, je pense, lorsqu'une grande minoterie de Montréal réquésitionna cent wagons à marchandises ; il les lui fallait sur-le-champ. Or, dans les circonstances, nous ne pûmes en fournir que vingt, c'est-à-dire le cinquième du nombre que ces expéditeurs voulaient charger sans retard. On se rendra compte par là que l'exploitation du chemin de fer intercolonial s'est faite avec de grandes difficultés depuis quelques mois, et qu'elle n'a pas été sans en souffrir .

Maintenant, les résultats financiers obtenus sur le chemin de fer intercolonial n'ont pas été satisfaisants depuis deux ans ; ils ont même été très peu satisfaisants. Mais ce n'a pas été le résultat d'une mauvaise gestion ou d'un manque de prévoyance. On ne saurait en blâmer le Gouvernement. Comme je l'ai dit, ces deux échecs ont été le résultat de conditions qui ne dépendaient ni du ministre ni des fonctionnaires administrant le chemin. Ce qu'il nous faut, c'est un matériel plus complet et plus puissant. Le temps est venu à mon avis où les membres des deux partis devraient s'en rendre compte, et, dans un esprit de justice et de générosité, nous procurer le matériel suffisant pour nous mettre à même d'exploiter le chemin sans avoir à souffrir des conditions désavantageuses d'aujourd'hui. Il s'est produit un développement du trafic sur le chemin dans les derniers six mois, en comparaison de six mois précédents, développement qui n'a fait qu'augmenter nos difficultés, par suite du manque de locomotives résultant du manque de wagons.

Il s'est produit une augmentation générale et constante du trafic depuis quelques années, comme l'augmentation des recettes nous le fait voir. Nous avons joui d'un meilleur service, non seulement de voyageurs, mais de marchandises. Le transport des marchandises, aussi bien que le transport des voyageurs, s'est fait avec plus de rapidité, et aussi plus de régularité. Nous améliorons graduellement notre service des voyageurs ; et je suis sûr que la mise en circulation, l'année dernière, du nouveau train connu sous le nom d'" Ocean limited", sera reconnu par tous ceux qui ont la connaissance de ce service comme étant un progrès marqué dans le service des voyageurs sur le chemin de fer intercolonial. Depuis le commencement de juillet jusqu'au milieu de novembre, nous avons fait circuler deux trains de voyageurs de plein parcours entre Montréal et Halifax et entre Montréal et les ports des Provinces maritimes. Ces trains ont été très appréciés du public voyageur. L' " Ocean limited " n'était qu un essai. Il donnait un service rapide supplémentaire, train express stoppant à peu d'endroits. Les voyageurs qui prenaient ce train à Montréal, à destination d'Halifax ou de Saint-Jean, avaient la quasi-certitude d'y arriver à l'heure dite. La durée de la course fut sensiblement raccourcie. Et lorsque ce train sera de nouveau mis en circulation, comme j'espère qu'il le sera l été prochain, je pense que la durée du voyage sera réduite entre Halifax et Montréal d'encore au moins une heure.

M. HAGGART : Quelle différence y avait-il dans la durée des courses exécutées d'un même point à l'autre par le chemin de fer intercolonial d'une part et le Canadien du Pacifique de l'autre ?

M. EMMERSON : La durée était à peu près la même.

M. HAGGART : Quelle était la différence dans les heures de départ ?

M. EMMERSON : A peu près quinze minutes ou une demi-heure. Nous traversions une région du pays que le Canadien du Pacifique ne touchait pas. Nous étions achalandés par nombre de touristes que le

chemin de fer canadien du Pacifique n'aurait pu attirer à lui. Nous desservions les stations balnéaires du bas Saint-Laurent, du fond de la baie des Chaleurs et de la côte nord du Nouveau-Brunswick, endroits que le chemin de fer canadien du Pacifique n'atteignait point. Nous faisions également le service des touristes du Cap-Breton. Nous avons donc eu, et nous avons sur le chemin de fer intercolonial, surtout depuis huit mois, des voitures plus luxueuses. La chose a dû sauter aux yeux du public voyageur. Nos wagons nous coûtent aujourd'hui beaucoup plus cher qu'autrefois. Ce n'est pas qu'ils coûtent trop cher pour ce qu'ils valent, mais ils sont plus dispendieux ; ils nous coûtent plus cher qu'ils ne nous coûtaient jadis ; mais les diverses classes sont restées les mêmes. Nous transportons plus de voyageurs dans ces wagons; il se transporte aujourd'hui, non seulement plus de marchandises, mais aussi plus de voyageurs. Ceux-ci jouissent également d'une plus grande sécurité ; car le mode de construction de ces voitures les rend plus sûres pour le public voyageur que les voitures d'ancien type naguère en usage sur l'Intercolonial. J'ai fait observer que nous avions un service de transport des marchandises qui est meilleur et plus fréquent. J'ai fait observer également que nous avions un plus grand nombre de trains, répondant aux besoins du public voyageur sur toutes les parties du chemin. Tout cela tend à prouver que nous travaillons dans l'intérêt du Canada tout entier en fournissant ainsi au peuple canadien un service de transport des voyageurs plus effectif, plus régulier et plus fréquent, et cela parce que le peuple aujourd'hui le demande. Il y a quelques années, tout cela n'était pas nécessaire ; il suffisait d'un train par jour ; le peuple n'en demandait pas davantage. Aujourd'hui il en désire et en demande davantage ; et c'est à l'Intercolonial de fournir un service qui réponde aux nécessités du pays qu'il traverse, qui réponde aux besoins du peuple canadien, car tous les Canadiens utilisent ce chemin de fer. Maintenant que nous avons des locomotives plus puissantes, naturellement elles remorquent des charges plus lourdes. Ces locomotives coûtent plus cher. Nous avons, comme je l'ai expliqué, remplacé nombre de vieilles locomotives par des nouvelles, à même les recettes courantes. Celles dont nous avons ainsi mis à la place des anciennes ont coûté beaucoup plus cher que celles-ci n'avaient coûté. Maintenant, je pense avoir donné à la Chambre un état clair, et assurément complet, des conditions financières de l'Intercolonial, non seulement pour l'exercice financier 1903-1904, mais pour les six mois qui se sont écoulés du 1er juillet au dernier décembre 1904.

M. HAGGART : Avant que le ministre cesse de traiter la question financière, aura-t-il l'obligeance de nous dire quelle a été la dépense imputable sur le compte capital pour l'exercice 1901-1904, et pour les six mois expirés en décembre et dont on a parlé.

M. EMMERSON : Avant d'en venir là, je veux répondre à une question qui m'a été posée par l'honorable député d'Elgin (M. Ingram) au sujet de la circulation des trains. J'ai montré l'augmentation dans le coût du charbon et j'en ai donné les raisons ; les raisons sont que les transports à effectuer étant plus lourds, il faut plus de combustible, d'huile et de coton. Je ne crois pas avoir donné les chiffres pour les six mois de juillet à décembre 1904, et peut-être devrais-je les donner maintenant. L'augmentation de $261,000 dans les frais de traction pour ces six mois, comparés aux six mois de l'année précédente vient principalement de ce que nous avons transporté plus de marchandises. L'augmenttion des frais de traction se composent de ce que les trains ont fait de 12 à 14 p. 100 de plus le parcours, et que nous avons payé $70,400 de plus aux mécaniciens des locomotives pendant ces six mois que pendant les mêmes mois de l'année précédente. On peut diviser l'augmentation par moitiés, une moitié pour la plus grande distance parcourue et une moitié pour les salaires. La plus grande pesanteur des chargements que nous avons transporté compte pour $125,000 de plus dans la consommation du combustible, et $4,800 dans la consommation de l'huile, des chiffons, etc., etc. Telles sont les raisons de l'augmentation pendant les derniers six mois du premier juillet au premier décembre 190-, comparés aux mêmes mois de l'année 1903. L'augmentation dans le coût et les réparations des locomotives pendant ces six mois est de $51,500. La raison en est en partie dans l'augmentation du parcours des locomotives qui a été de 4,690,000 milles pendant les six mois de 1904, contre 4,058,000 milles pendant la même période de 1903. Une autre cause de l'augmentation a été le taux élevé des salaires payé aux ouvriers dans tout le pays ; ce qui nous a obligé à augmenter ceux de nos ouvriers dans les ateliers d'environ $100,000 par année, c'est-à-dire $50,000 pour six mois à déduire de cette augmentation de $400,000 dans les dépenses. Les chiffres que je viens de donner répondent pour environ $250,000 sur les $261,000 d'augmentation dans les frais de traction. L'augmentation de $29,000 que nous constatons dans le département des wagons s'explique par l'augmentation des salaires et l'augmentation du parcours. Le nombre de milles parcourus s'est élevé à 45,500,000 pendant les six mois de 1904, contre 40,000,000 pendant les mêmes six mois de 1903. La circulation sur l'Intercolonial n'a jamais été aussi forte. Pendant les six mois de juillet à décembre 1904, les locomotives ont parcouru 4,690,000 milles ; pendant la même période de 1903, les chiffres étaient de 4,047,000 milles qui fait une augmentation de 600,000 milles, dont 200,000 milles ont été parcourus par l' " Ocean Limited Ex-

press." Je puis dire que cet express a payé ses frais ou à peu près ; il n'y a pas eu de déficit comme pour les autres trains. Pendant cette période, nous avons été obligés d'élever les salaires des mécaniciens de locomotives et nous avons dépensé plus de charbon. Nous avons élevé aussi les salaires des ouvriers des ateliers au niveau des salaires courants, mais nous n'avons pas payé nos ouvriers plus cher à Moncton que la compagnie du Pacifique ne paie les siens à McAdam où sont ses ateliers de la division de l'Atlantique. Il est vrai que notre bordereau de paie en a été augmenté, mais nous ne pouvions pas, en justice, nous en exempter. C'était dû aux ouvriers. Nous n'avons fait que nous conformer à l'état de choses qui existait par tout le pays dans le monde industriel et dans l'administration des chemins de fer. Mais à tout prendre, je ne crois pas que l'on ne puisse dire que nous ayons été extravagants dans l'administration des ateliers, dans l'entretien de la voie et du matériel roulant, si l'on compare le coût de ces services à celui des mêmes services sur d'autres chemins de fer.

M. INGRAM : Combien aviez-vous au 30 juin dernier et au 30 janvier de cette année de locomotives hors de service ?

M. EMMERSON : Je n'ai pas ces chiffres sous la main. Je les donnerai plus tard. Quelques députés m'ont demandé quelle était l'augmentation dans la dépense à compte du capital.

M. HAGGART : J'ai demandé quelle était cette dépense pour l'année dernière et pour les derniers six mois. L'honorable ministre a donné les chiffres des recettes ordinaires et des dépenses ordinaires.

M. EMMERSON : Je croyais avoir les chiffres de la dépense imputable sur le compte du capital ; mais je m'aperçois que je ne les ai pas. Je puis donner à mon honorable ami les chiffres des frais généraux d'exploitation.

M. HAGGART : Il y a dans le rapport du ministre un item qui porte la dépense à $1,880,856. Je suppose que cette dépense est celle qui est imputable sur le compte du capital ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART: Mais le rapport ne nous donne pas les chiffres des derniers six mois. Je voudrais les avoir.

M. EMMERSON : Il m'est impossible de les donner. L'item que l'honorable député vient de mentionner est celui de la dépense pour l'année se terminant le 30 juin 1904, et je me proposais de demander à l'honorable député de consulter le rapport du département qui vient d'être déposé sur le bureau de la Chambre. Ce rapport donne des détails complets concernant les recettes et dépenses du dernier exercice. Je crois que l'on trouve cet état à la page 60 du rapport du département des Chemins de fer et des Canaux de 1904 et aux pages suivantes : Je ne puis pas donner d'explication sur la dépense à compte du capital pour les derniers six mois, car je n'ai dans mes notes aucuns chiffres à ce sujet. Je regrette de dire que la situation n'est pas brillante, mais je l'ai fait connaître telle qu'elle est. Je me suis borné à donner les faits et rien que les faits. J'ai déjà exprimé en d'autres circonstances toute la confiance que j'ai dans l'avenir de l'Intercolonial. Cette confiance est grande. Je considère que l'Intercolonial a fait pour le Canada plus que toute autre institution depuis que nous sommes unis en confédération. Je crois qu'il a cimenté les différentes provinces entre elles comme nous n'aurions jamais pu y arriver par un autre moyen, et j'ai confiance que l'Intercolonial rendra au pays dans l'avenir des services encore plus grands.

Trop souvent nous oublions que dès le début l'Intercolonial a eu à lutter contre de grands désavantages, surtout au point de vue des tarifs de transport des marchandises. Il a eu à soutenir la concurrence de la navigation entre Montréal et les Provinces maritimes. Entre Montréal et Sydney l'Intercolonial a contre lui, pendant plusieurs mois de l'année, sinon pendant toute l'année, des compagnies de navigation, qui trouvent de bons ports pour leurs bateaux sur presque tout le parcours de l'Intercolonial. Le Gouvernement dépense beaucoup d'argent pour l'Intercolonial. Sa politique a été de faire tout ce qu'il était possible de faire pour améliorer les têtes de ligne ; mais nous améliorerons constamment aussi ces ports qui font concurrence au chemin de fer. Nous ne voudrions pas cependant cesser d'aider à la navigation ; ce serait contraire à l'intérêt du pays ; mais nous ne devons pas perdre de vue les difficultés contre lesquelles l'Intercolonial a eu à lutter depuis sa construction en 1870, et la concurrence qu'il a eu à soutenir. Cette concurrence a été très vive, et comme si elle n'eut pas été suffisante, le Parlement du Canada a dépensé beaucoup d'argent pour donner un autre concurrent à l'Intercolonial en aidant la compagnie du Pacifique à construire une ligne directe entre Montréal et les ports maritimes. C'est l'Etat lui-même qui donne un concurrent à son propre chemin de fer. Qui oserait dire qu'on a mal fait. Ce chemin était nécessaire, je l'admets, mais il n'en est pas moins un concurrent sérieux pour l'Intercolonial.

Nous devons regarder la situation bien en face. Nous ne pouvons jeter toute la faute sur l'Intercolonial, parce que le Parlement a cru dans l'intérêt du pays de lui susciter ce concurrent. J'ai dit ce soir que peut-être il y avait un remède, et qu'il nous faudra l'appliquer un jour ou l'autre. J'ai essayé de démontrer ce soir que le temps viendra peut-être où il nous faudra augmenter le tarif des transports, mais nous n'y

pouvons pas songer avant que l'Intercolonial soit mieux outillé et mis en état de remplir avec facilité les fins pour lesquelles il a été construit, et aussi transporter les marchandises avec le plus d'avantages et au meilleur marché possibles. Je sais qu'en certains quartiers, pour se bien poser devant le public—je ne dis pas qu'on le fait avec malice—on représente l'Intercolonial comme un simple chemin d'intérêt local. J'ai maintes et maintes fois déclaré dans cette Chambre, chaque fois que j'en ai eu l'occasion, que je croyais que l'Intercolonial rendait autant de services aux grandes villes des provinces de Québec et d'Ontario qu'il en rendait dans les Provinces maritimes. Plus que cela, Monsieur l'Orateur, je crois qu'il est plus utile aux industries de Québec et d'Ontario qu'aux industries des Provinces maritimes. On nous parle des déficits de l'Intrcolonial. Ce chemin de fer a été construit comme lien national entre les quatre provinces du Canada en vertu d'un pacte fait à l'époque de la confédération. On la construit parce que les délégués réunis à Québec et à Charlottetown ont convenu de le construire, et de le construire aux frais du Canada. Le pays l'exploite lui-même, et lorsque le ministre des Chemins de fer vient tous les ans demander les deniers nécessaires à son amélioration, nous entendons toujours des récriminations. Mais je vous demande, Monsieur l'Orateur, de comparer ce que le pays fait pour l'Intercolonial avec ce qu'il fait pour les canaux, et de comparer aussi les résultats. L'Intercolonial coûte jusqu'à présent au pays $72,000,000 ; nous avons donné $80,000,000 au chemin de fer du Pacifique, et dépensé à construire nos canaux au moins autant que nous a coûté la construction de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. L'entretien de ces canaux nous coûte annuellement entre $800,000 et $1,000,000. Entendons-nous quelqu'un se plaindre du déficit dans l'exploitation de nos canaux ? Entendons-nous des récriminations de la part des députés de l'Est ou de l'Ouest du Canada ? Non, Monsieur l'Orateur. Pourquoi ? Porce que tout le monde comprend que les canaux sont nécessaires dans l'intérêt du commerce et du pays en général. Le chemin de fer intercolonial a été déclaré lors de la confédération, d'utilité générale, tout comme les canaux ; l'intention a été de faire de ce chemin de fer et des canaux les grandes voies de communication entre les différentes parties du pays, et aujourd'hui on ne doit pas montrer de mesquinerie pour l'entretien de l'Intercolonial. Nous devons faire autant pour ce chemin que nous faisons pour le maintien et l'entretien des canaux. Autrefois, tous les transports effectués sur nos canaux étaient soumis à des péages.

Il y a deux ans nous avons dit qu'il était dans l'intérêt de notre commerce d'exportation et d'importation et de tout le Canada en-

général de les abolir. Nous avons donc de notre plein gré rendu libre la navigation de nos canaux ; le pays nous a approuvés, et je suis certain qu'il approuverait aussi tout effort que pourrait faire le Parlement actuel pour améliorer l'Intercolonial en vue d'en faire un chemin utile au pays et qui en sera l'orgueil. Parce qu'il y a un déficit, causé par l'augmentation dans les salaires, ce n'est pas une raison de renvoyer nos employés ou d'élever les prix des transports comme pourraient faire d'autres chemins de fer. Nous ne pouvons pas agir ainsi, parce que ce serait violer le pacte conclu en 1867. Nous ne pouvons avoir recours à ces moyens qu'à la dernière extrémité. Mais pourquoi critiquerait-on aussi fort ? Pourquoi s'opposerait-on à ce que l'on fasse de l'Intercolonial une voie ferrée capable de suffire aux besoins du pays et nous faire honneur en même temps ? J'espère donc que la Chambre discutera dans un esprit de générosité les crédits que lui sont maintenant soumis et qu'elle les accordera avec empressement.

L'honorable M.JOHN HAGGART (Lanark sud) : L'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux (M. Emmerson) nous a exposé franchement la situation de l'Intercolonial. Mais où est cet avenir brillant que l'on nous promettait il y a trois ou quatre ans lorsque l'on a fait l'acquisition du chemin de fer de Drummond, et qu'on a dépensé $140,000 pour une entrée dans la ville de Montréal ? On devait alors donner une nouvelle vie au chemin de fer et avant longtemps ses revenus devaient couvrir ses dépenses. Le ministre des Chemins de fer et des Canaux d'alors comparait le chemin de fer à une maison de commerce qui quitte une petite rue d'en arrière pour aller se placer sur une grande rue ; il admettait que la dépense dans laquelle il engageait le pays pouvait être forte, mais il disait qu'on en serait remboursé par les profits que le réseau donnerait. L'honorable ministre nous a exposé la situation telle qu'elle est. Nous avons dépensé dans la construction de l'Intercolonial, au compte des frais de premier établissement, $72,000,000. Cela, si je me trompe pas, ne comprend pas cette grande acquisition que nous avons faite l'année dernière d'une ligne de chemin de fer que nous voulons ajouter à l'Intercolonial dans le Nouveau-Brunswick, chemin de fer que nous avons payé $1,250,000, et sur lequel nous serons probablement obligés de dépenser autant pour le mettre en bon état.

M. EMMERSON : Nous avons payé ce chemin de fer $800,000.

M. HAGGART : Si je me rappelle bien, le ministre devait payer ce chemin près de $900,000 comptant, et il lui fallait ensuite une autre somme pour achat de matériel, ce qui formait un total de $1,250,000.

M. EMMERSON : Mon honorable ami n'a pas bonne mémoire ; nous avons payé $800,000 comptant, rien de plus.

M. HAGGART : Vous n'avez pas fait d'autres dépenses sur le chemin ?

M. EMMERSON : Non, aucune.

M. HAGGART : Alors, vous avez payé $800,000 argent comptant pour un chemin de fer dont les recettes totales étaient de $37,000 environ. Peut-être le revenu est-il deux fois moindre, et que la ligne n'a pas payé ses dépenses cette année.

Nous avons aussi dépensé $1,400,000 pour acheter le chemin de fer du comté de Drummond. Le ministre a promis, lorsqu'il a acheté le chemin de fer dans le Nouveau-Brunswick, qu'il ferait tenir une comptabilité séparée à l'égard de cette ligne, afin que nous puissions savoir ce que cette acquisition aura coûté au pays, mais le ministre a évidemment oublié sa promesse, car nous n'avons pas ce compte séparé, et il est très difficile de reconnaître parmi les autres dépenses de l'Intercolonial celles qui sont faites sur ce chemin du Nouveau-Brunswick.

L'honorable ministre fait une comparaison entre les chemins de fer et les canaux. Il dit que nos canaux ont coûté au pays $87,000,000, ce qui contrebalance ce que nous avons payé pour l'Intercolonial. Malheureusement, les chiffres disent le contraire. Voyons combien d'argent on a dépensé depuis quelques années pour l'Intercolonial. L'honorable ministre nous dit que le deficit de l'exercice 1903-1904 est d'environ $900,000 ; les chiffres des recettes et dépenses dans le rapport des chemins de fer portent le déficit exactement à $871,398. Les dépenses à compte du capital sur l'Intercolonial pendant ces dernières années ont été comme suit : En 1896, $259,000 ; en 1897, $145,000 ; en 1898, 252,000 ; en 1899, $1,081,000 ; en 1900, $1,796,000 ; en 1901, $3,633,000 ; en 1902, $4,621,000, et en 1903, $2,254,000. Voyons maintenant quelles ont été les recettes. En 1898 le chemin a donné un excédent de $70,000, en 1899, un excédent de $210,000, en 1900 un déficit de $150,000, en 1901 un déficit de $525,000, en 1902 un excédent de $57,000, en 1903 un excédent de $110,000 et en 1904 un déficit de $871,398. L'honorable ministre nous dit maintenant que le déficit des derniers six mois sera environ de $482,000. L'année dernière il nous disait que le déficit pour les onze mois de l'année serait de $585,000, mais le résultat des douze mois a donné un déficit de $871,398.

M. EMMERSON : J'ai dit aussi que le déficit dépasserait beaucoup les chiffres que je donnais.

M. HAGGART : Voici ce que l'honorable ministre a dit :

> En 1903, les recettes de onze mois ont été de $5,790.876 ; les dépenses de $5,720,550. Ces chiffres indiquent un excédent de $70,317.63 pour les onze mois terminant le 31 mai 1903, contre un déficit de $585,382.39, pour les onze mois correspondants de 1904. Ils montrent aussi que les recettes des onze mois écoulés au 31 mai 1904 ont dépassé de $5,621 celles de la période correspondante de l'année précédente.

En suivant la même progression, de la même façon, le déficit de cette année sera d'environ $1,500,000. Depuis quatre ans, bien que nous ayons dépensé sur l'Intercolonial une moyenne annuelle de trois millions de piastres à compte du capital, nous avons cette année un déficit plus fort que jamais. Quand verrons-nous la fin de ces déficits ? L'honorable ministre dit qu'il n'y peut rien ; que la seule perspective de les voir disparaître est lorsque l'Intercolonial sera outillé de façon à produire un revenu plus considérable. Le ministre nous dit que la raison du déficit est que ce chemin suit les bords du fleuve Saint-Laurent depuis Montréal jusqu'à Halifax, et qu'il suit aussi les côtes de la mer. Aujourd'hui, l'opinion de ceux qui s'occupent de chemins de fer est qu'un canal suivant la même direction qu'une ligne de chemin de fer lui aide au lieu de lui nuire. Le chemin de fer le plus prospère probablement que nous avons en Canada suit le fleuve Saint-Laurent. Les choses vont-elles continuer ainsi ? Aurons-nous toujours une dépense de trois millions de piastres par année à compte du capital et un déficit d'un million de piastres ? Lorsque j'administrais ce chemin les résultats étaient différents. L'honorable ministre nous fait aussi la déclaration étonnante que l'Intercolonial n'a pas pu effectuer, l'année dernière, tous les transports qui se sont offerts, faute de locomotives et de wagons, et que pour satisfaire aux besoins il faudrait soixante-quinze locomotives de plus. Cependant, il n'y a guère plus d'un an et demi, l'Intercolonial avait une telle pléthore de locomotives qu'il en louait trente-six au chemin de fer canadien du Pacifique. Quelle a été l'augmentation de trafic pendant l'année dernière ? Les chiffres montrent que cette augmentation a été bien petite. L'honorable ministre dit qu'une partie de l'augmentation dans les dépenses est due à l'augmentation du coût des réparations des locomotives et des wagons, et que les salaires des mécaniciens et des ouvriers sont plus élevés aujourd'hui qu'autrefois. C'est là un bel état de choses. On a donné à l'honorable ministre et à son prédécesseur autant de locomotives et de wagons qu'ils sont demandés, et cependant, on nous dit aujourd'hui que les dépenses de réparations sont plus grandes qu'elles étaient dans le passé. Il dit aussi qu'une des raisons de l'augmentation des dépenses, est que l'Intercolonial est obligé de payer à ses employés les salaires qui ont cours ailleurs. On nous a dit la même chose l'année dernière. Il nous a dit aussi qu'il était obligé de payer aux employés de l'Intercolonial les mêmes salaires que le réseau du Pacifique et autres chemins de fer payaient aux

leurs. L'échelle des salaires est-elle plus élevée que l'année dernière, et la différence entre l'année dernière et cette année est-elle suffisante pour causer ce déficit ? Mais le secret de la générosité de l'honorable ministre est facile à découvrir. Il nous dit que dans le mois de décembre dernier, peut-être que c'était dans le mois de novembre, il a pris une décision qui est sans précédent dans l'administration d'aucun chemin de fer ou société industrielle dans notre pays ou à l'étranger ; il a fait une concession en vertu de laquelle non seulement il accordait une augmentation des salaires pour l'avenir, mais les augmentait pour les six mois écoulés. Cette générosité sera-t-elle approuvée par le pays. L'époque à laquelle cette concession a été faite nous en donne la signification. Il est vrai que le ministre nous a dit que cette augmentation avait été accordée dans le commencement de décembre, mais j'incline beaucoup à croire que bien que le décret de l'exécutif à cet effet puisse n'avoir été adopté que dans le mois de décembre, il avait été convenu avec tous les employés travaillant sur le réseau qu'ils recevraient une augmentation de paie pour les derniers six mois, à cause de la rigueur de la température pendant l'automne et la rigueur probable de l'hiver qui allait suivre.

M. EMMERSON : C'était une simple coïncidence.

M. HAGGART : L'honorable ministre ne doit pas prendre ces choses à la légère. Il y a deux aspects à considérer dans cette question. Un gouvernement est-il en mesure d'administrer un chemin de fer aussi économiquement qu'une compagnie ? L'expérience que j'ai obtenue dans l'administration du chemin de fer intercolonial me montre qu'un gouvernement peut, ainsi que l'honorable ministre le dit lui-même, acheter à aussi bonne composition qu'aucune compagnie tout ce qui est nécessaire sur un chemin de fer. Je crois même qu'il est possible d'acheter à meilleur marché, parce que les marchands préfèrent vendre au gouvernement. Et je crois que les ouvriers consentiraient à travailler pour des salaires inférieurs à ceux qui leur seraient offerts par un autre chemin de fer.

M. EMMERSON : Mon honorable ami croit-il que nous devrions profiter de ces dispositions ?

M. HAGGART : Je crois que vous en profitez. Je crois que vous payez vos ouvriers aussi bon marché que n'importe quel autre chemin de fer en Canada.

M. EMMERSON : Vous avez dit que nous pourrions les payer moins cher.

M. HAGGART : Oui.

M. EMMERSON : Croyez-vous que nous devrions le faire ?

M. HAGGART : Les salaires dans les Provinces maritimes sont plus bas que dans les provinces de l'Ouest, et l'Intercolonial paie ses employés plus cher que le chemin de fer du Pacifique dans la même partie du pays. L'honorable ministre nous a parlé des avantages que le réseau offre aux populations de l'Est ; il dit qu'il a ajouté un train rapide pour l'avantage des populations d'Ontario et de Québec. Mais le ministre devrait nous donner quelques faits ou résultats justifiant les dépenses énormes qu'il a faites. Peut-il nous montrer que le trafic d'entier parcours a augmenté pendant les dix-huit ou vingt dernières années ? Je puis lui dire que le trafic d'entier parcours sur l'Intercolonial, nonobstant son prolongement jusqu'à Montréal, nonobstant le droit qu'il a obtenu de passer sur le pont Victoria, est moindre aujourd'hui qu'il était il y a quinze ou seize ans. L'honorable ministre a fait, en outre, des frais considérables pour établir l'express " Ocean Limited." Quel besoin avons-nous de cet express ? Nous avions déjà l'express entre Montréal à Halifax, mais il fallait en ajouter un autre en concurrence avec celui du chemin de fer canadien du Pacifique, avec une différence de 15 minutes seulement dans le départ des deux express qui arrivent à la même heure à Halifax. Pourquoi a-t-on fait cela ? J'ose dire que l'honorable ministre a perdu plus de $200,000 dans cette entreprise.

M. EMMERSON : L' " Ocean Limited " a couvert ses frais.

M. HAGGART : Le ministre nous dit que ce train n'a pas eu de déficit. Mais il faut qu'il tienne compte du trafic, tant en voyageurs qu'en marchandises, que cet express a enlevé aux autres trains de l'Intercolonial entre Montréal et Halifax. J'ai entendu des gens qui s'y connaissent en chemins de fer dire que l'express " Ocean Limited " a causé à l'Intercolonial pendant cinq mois de l'année une perte d'environ $225,000. C'est une bien bonne chose que de donner au public voyageur de l'Intercolonial le meilleur confort possible, et ce ne ce sont pas ceux qui en profitent qui critiqueront, mais il faut qu'il y ait une certaine économie dans l'administration du réseau et une proportion raisonnable entre la dépense et le revenu. Le ministre n'est pas justifiable de dépenser ainsi les économies du peuple ; pas une personne sensée n'osera dire que cet énorme déficit de quatre millions ne pourrait pas être employé d'une manière plus utile au pays, au lieu de disparaître dans ce gouffre qui est l'administration de l'Intercolonial. Tous les ans, le Gouvernement nous promettait de gérer avec plus d'économie et de donner des meilleurs résultats ; mais comme je le démontrerai plus loin, les dépenses ont augmenté d'année en année. Prenez, par exemple, le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, dont la longueur est restée la même. De 1888 à 1898, la dépense à compte

du capital sur ce chemin n'était que d'environ $8,300 ; depuis, elle s'est élevée à $17,-541 en 1898, à $22,000 en 1899 ; $53,000 en 1900 ; $280,000 en 1901 ; $809,000 en 1903, et $698,000 en 1904. Je suppose que ces chiffres comprennent la construction des embranchements. En 1891-92, les dépenses d'exploitation ont été de $257,990, et les recettes brutes de $174,258. En 1891-92, les dépenses ont été de $288,706 et les recettes brutes de $157,442. Mais voyons les chiffres de ces dernières années. En 1900-1901, les dépenses ont été de $261,766, et les recettes brutes de $193,833. L'année suivante, les dépenses ont été de $270,159 et les revenus de $197,999. En 1902-1903, les dépenes ont été de $259,637 et les recettes brutes de $217,-714. L'année dernière, 1903-1904, les dépenses se sont élevées à $335,693 et les recettes brutes à $234,390, ce qui donne un déficit de $100,000 pour cette année. Voilà un exemple de l'augmentation dans les dépenses d'un chemin de fer administré par le Gouvernement, et des déficits qui en résultent.

L'honorable ministre dit qu'il fera disparaître ces déficits lorsqu'il aura un matériel roulant suffisant. Il dit avoir besoin d'au moins soixante-quinze locomotives pour faire un service efficace, mais il ne croit pas pouvoir s'en procurer plus que douze par année, c'est-à-dire qu'il faudra six ou sept ans pour avoir un chemin sur lequel le service puisse se faire d'une façon efficace. L'année dernière, l'honorable ministre a acheté douze locomotives et dépensé environ un million de dollars à compte du capital. L'année précédente, il avait dépensé trois ou quatre millions. L'honorable ministre nous dit que pour mettre le chemin sur un pied d'excellence, il faudrait beaucoup d'argent, mais je dois faire remarquer que l'honorable ministre et son prédécesseur ont toujours évité avec soin de dire à la Chambre combien doivent coûter les améliorations qu'ils ont en vue, où l'époque à laquelle nous pouvons espérer voir les recettes couvrir les dépenses. Pour ma part, je proteste. Je crois réellement que si ce chemin était bien administré, il n'y aurait pas de déficit, et pour en arriver là il ne serait pas nécessaire d'augmenter les tarifs de transport des voyageurs ou des marchandises. Je connais des gens qui ont étudié la question et qui sont venus à la conclusion que, bien administré, le réseau donnerait de bons revenus, et ces personnes étaient prêtes à prendre l'exploitation du réseau à leurs frais et même à payer pour cela un bon loyer, certaines qu'elles étaient d'en retirer de bons profits. Le Gouvernement n'a pas le droit de se servir de l'Intercolonial dans un intérêt de parti, et tout avantage qu'il peut en retirer maintenant cessera bientôt. Le temps viendra que la répétition de ces manœuvres dans le but de gagner les suffrages du peuple, sera une faiblesse plutôt qu'une force pour un gouvernement. Si l'honorable ministre veut montrer de bons résultats dans l'administration du réseau de l'Etat, qu'il l'administre comme les autres chemins de fer sont administrés. Voyez le chemin de fer canadien du Pacifique, le Grand-Tronc, le chemin de fer canadien du Nord : tous ces réseaux sont administrés suivant le principe des affaires.

Pendant les deux ou trois dernières années ces chemins de fer ont réalisé de beaux bénéfices. Mais c'est le contraire sur l'Intercolonial. Ce réseau est allé de mal en pis. Si cette administration insouciante et extravagante continue, nous pouvons nous attendre que le déficit, au lieu de rester à quatre millions de piastres par année, augmentera encore.

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

M. le PRESIDENT prend le bureau.

Budget des chemins de fer et des canaux (crédits imputables sur le capital).—Réseau de l'Intercolonial; pour travaux d'agrandissement à Sydney, $81,500.

M. TAYLOR : Le ministre voudra bien nous donner une explication de chaque item séparément.

M. EMMERSON : Sur ces $81,500, $66,-000 sont un renouvellement. Cette somme servira à payer ce qui reste dû pour la construction de la gare et autres améliorations. La nécessité de ces agrandissements a été expliquée à la session dernière.

M. J. D. REID : Ces travaux ont-ils été donnés à l'entreprise, et quels sont les entrepreneurs ?

M. EMMERSON : Les travaux sont donnés à l'entreprise et les entrepreneurs sont MM. Chappel Bros.

Réseau de l'Intercolonial.—Frais de premier établissement, $2,000.

M. EMMERSON : Nous demandons ce crédit, afin de pouvoir payer certaines réclamations qui nous sont présentées de temps à autre pour terrains et dommages résultant de la construction du réseau et qui ont été laissées dans l'oubli. L'année dernière, la Chambre nous a ouvert un crédit de $2,000 pour cette fin, mais je crois que nous n'avons dépensé que $14 sur ce crédit jusqu'au premier janvier dernier. C'est par simple mesure de précaution que nous demandons $2,000.

Chemin de fer Intercolonial, pour renforcer les ponts, $142,000,

M. EMMERSON : Ceci est un renouvellement du crédit de l'année dernière.

M. BENNETT : L'année dernière le crédit était de $385,000 ? Combien en avez-vous dépensé ?

M. EMMERSON : Environ $8,000.

M. BENNETT : Vous n'avez dépensé que $8,000 sur les $385,000 ?

M. EMMERSON : Oui. Et mon honorable ami comprendra la chose facilement. Ce crédit n'a été ouvert que tard dans l'année, trop tard pour pouvoir faire beaucoup d'ouvrage. Nous avons, cependant, adjugé l'entreprise des travaux. Nous avons demandé des soumissions pour plusieurs ponts, en avons adjugé l'entreprise, et les travaux se poursuivent maintenant. Il y a plusieurs entrepreneurs ; la "Canadian Bridge Co." et la "Dominion Bridge Co." ont le plus grand nombre de ponts à faire.

M. EMMERSON : Nous aurons à payer à ces compagnies d'ici au premier juillet, environ $335,000, et ce renouvellement de $142,000 sera payé après le premier juillet dans le cours du prochain exercice financier.

M. BENNETT : Nous aurons alors à payer $250,000 d'ici au premier juillet ?

M. EMMERSON : Oui, $243,000 pour être plus exact.

M. KEMP : Une partie de cette dépense ne devrait-elle pas plutôt être portée au compte des frais généraux qu'au compte du capital ? Ne sont-ce pas réellement des travaux d'entretien ?

M. EMMERSON : Non.

M. KEMP : Mais, ce sont des réparations aux ponts.

M. EMMERSON : Non, cela est sous une autre rubrique.

M. KEMP : Combien avez-vous dépensé en réparations de ponts l'année dernière ?

M. EMMERSON : Le présent crédit n'a rien à faire avec les réparations aux ponts. Il est employé à faire les ponts plus forts et plus pesants. Les locomotives dont nous nous servons aujourd'hui dans un très grand nombre de cas ont deux fois la pesanteur de celles qui étaient en usage sur l'Intercolonial il y a quelques années. Nécessairement, nous sommes obligés de donner une force et des dimensions correspondantes aux ponts, à la voie, aux remises à locomotives, aux plaques tournantes, enfin toutes les parties du chemin doivent correspondre en qualité et en dimensions.

M. KEMP : Ce crédit est alors entièrement pour renouveler les ponts ?

M. EMMERSON : Oui.

M. KEMP: Que faites-vous des vieux ponts ?

M. EMMERSON : Règle générale, nous en mettons deux ensemble et faisons des arches plus courtes, ce qui leur donne double force.

M. A. MARTIN : A quels endroits construisez-vous des ponts nouveaux ?

M. EMMERSON : Sur l'Intercolonial. Le pont que nous avons enlevé sur la branche sud de la Miramichi, a été transporté à l'île du Prince-Edouard où on le replace sur la rivière Hillsboro. Il n'est pas encore placé, mais on y travaille.

M. KEMP : Voici ma prétention : Il me semble qu'une partie de cette dépense devrait être portée au compte des frais généraux. Le coût des anciens ponts a été porté au compte des frais de premier établissement, et voici que nous en refaisons des neufs dont le coût est encore porté au même compte. Il y a eu certainement détérioration, et il me semble qu'une partie de cette dépense devrait être justement portée au compte des frais généraux.

M. EMMERSON : La manière de tenir ces comptes n'a pas été changée depuis plusieurs années.

M. KEMP : En réalité, l'année dernière, la dépense portée au compte du capital s'est élevée à près de $2,000,000, et je vois figurer sous cette rubrique une foule de frais qui devraient être portés au compte des frais généraux. Cette comptabilité ne peut qu'aboutir à gonfler le déficit, chose que le ministre tient, sans doute, à éviter, autant que possible.

M. BENNETT : Si j'ai bien saisi les explications du ministre, il se construit actuellement des ponts pour un montant de $243,000. Le ministre voudrait-il bien nous donner une liste de ces ponts en voie de construction, avec indication des localités où ils sont érigés, et de leur coût de construction ?

M. EMMERSON : Le pont de Sackville, entre autres, coûtra $62,000. Je le répète, il nous faudra dépenser, pour les ponts en cours de construction, $242,000, fraction du crédit de $385,000 ouvert l'année dernière. Le pont Laplante, construction fort modeste, demande $6,000 ; le pont jeté sur la rivière Sutherland, $21,619 ; le pont de la rivière au Saumon, environ $19,800 ; le pont de la rivière Nicolet, $59,000.

M. KEMP : Faut-il donc déjà renforcer les ponts, sur le parcours du chemin de fer du comté de Drummond ?

M. EMMERSON : Il nous faut une catégorie de ponts d'une solidité à toute épreuve, pour qu'ils puissent résister au choc des puissantes locomotives. Voilà un des inconvénients que présente l'exploitation du chemin de fer entre Lévis et Sainte-Rosalie. En outre, il y a le pont de Nicolet, n° 2, $55,000. Bref, cette dépense, y compris la construction des ponts de plus modestes dimensions, s'élève à $242,000.

M. KEMP : Est-ce le transport des marchandises ou celui des voyageurs qui nécessite la construction de ces ponts d'une solidité à toute épreuve ?

M. EMMERSON : Cela tient à l'emploi de locomotives plus pesantes, tant pour le remorquage des trains de marchandises que pour celui des voitures à voyageurs.

M. KEMP : Le ministre se propose-t-il d'exploiter de nouveau les transports du grain vers Halifax, ou bien ce trafic est-il acheminé vers l'Intercolonial, comme l'année précédente ?

M. EMMERSON : Cette année, force nous a été de refuser d'entreprendre certains transports de grain, en raccordement avec la ligne des steamships Allan, et cela, par suite de notre impuissance à fournir les wagons voulus pour le transport de ce grain. Grâce aux facilités de transport qu'offrira l'Intercolonial l'année prochaine, nous espérons que nous serons en mesure de nous livrer à cette exploitation.

M. KEMP : Je vois qu'aux mois de novembre et de décembre 1903, ainsi qu'en janvier et février 1904, il s'est effectué de Parry-Sound à Halifax d'importants transports de blé et de maïs, destinés à l'exportation. En vertu de la convention intervenue avec l'Intercolonial, le prix de transport des marchandises devait être réparti entre les trois chemins de fer sur lesquels ce grain était acheminé ; le chemin de fer Canada-Atlantique, le Grand-Tronc et l'Intercolonial. Un de ces taux était 5.15, l'autre 4.90 et le dernier, 4.94. Il a été transporté, de Parry-Sound à Halifax, 31,836 boisseaux de grain, à 4.90 le boisseau. Le nombre de milles parcourus est de 146 par le Canada-Atlantique, 34 pour le Grand-Tronc et 828 pour l'Intercolonial. Le prix de transport a été réparti comme il suit : le chemin de fer Canadien de l'Atlantique a reçu 2.15 centins pour sa part, le Grand Tronc .60 et le chemin de fer Intercolonial 2.15. L'Intercolonial a reçu précisément la même part que le chemin de fer Canada-Atlantique, bien que le nombre de milles parcourus par ce dernier soit de 346, contre 828 milles parcourus par l'Intercolonial. Est-ce bien ainsi qu'il convient de gérer cette exploitation commerciale ? L'administration de l'Intercolonial peut-elle faire pareil marché et l'estimer lucratif ? Le ministre devrait nous éclairer à cet égard.

M. EMMERSON : L'explication en est facile : du reste, elle a déjà été donnée à la Chambre. Dans la transaction en question, il s'agissait de transporter à Halifax des grains destinés à l'exportation et d'en rapporter certaines marchandises importées à Halifax par steamer ; or, ce double transport, effectué par voie ferrée, tant à l'aller qu'au retour, constituait une transaction lucrative pour le chemin de fer canadien du Pacifique. Au point de vue financier, cette transaction a été jugée rémunératrice pour le chemin de fer canadien du Pacifique, si l'on tient compte des marchandises importées par les steamers à Halifax et transportées à Montréal et à d'autres ports.

M. KEMP : Je n'ajoute guère foi à l'explication que le ministre nous apporte, au sujet de cette transaction. A mes yeux, c'est tout simplement un expédient politique. Presque invariablement, lorsqu'on prévoit que l'heure des élections va sonner, on juge d'urgence de démontrer aux citoyens d'Halifax que leur ville est appelée à devenir un grand port maritime. Du reste, ce n'est pas un exemple isolé ; car, il y a quelques années, un fait similaire s'est produit. En réalité, le chemin de fer Canada-Atlantique n'a guère bénéficié du transport de ce grain sur un parcours de 346 milles à 2.15 cents ; et s'il en est ainsi de cette compagnie, quelle perte l'Intercolonial n'a-t-il pas dû subir en effectuant ces transports, au même prix sur un parcours de 828 milles ? Le simple bon sens nous dit que pareille transaction est injustifiable et ne saurait soutenir la discussion. Je le répète, c'est un expédient politique, et non pas une transaction commerciale.

M. EMMERSION : C'est bien à tort que l'honorable député fait pareille affirmation. Affirmer, d'ailleurs, n'est pas prouver. On en conviendra, le chef de l'exploitation de l'Intercolonial, doit être tout aussi compétent et apte à se prononcer en pareille matière que l'honorable député lui-même. Ce n'est nullement à la veille d'une élection que cette transaction a eu lieu. Elle date de l'automne de 1903.

M. KEMP : Précisément, à cette époque, on croyait que l'heure des élections allait sonner. On a ajourné les élections.

M. EMMERSON : Persone n'y a songé, sauf peut-être certains exploiteurs d'élections. Rarement surgit-il quelque transaction commerciale de ce genre, sans qu'on la rattache à quelque événement politique. Il devient impossible de débattre ces questions à un autre point que celui des exigences politiques, et si l'administration de l'Intercolonial, comme on le prétend, ne s'inspire que des intérêts de parti, avouons-le, pareil argument donnerait raison à ceux qui ne veulent pas que l'Etat se fasse constructeur de chemins de fer et entrepreneur de transports. An demeurant, cet argument n'infirme nullement l'affirmation que j'ai formulée, en m'appuyant sur la déclaration même du chef de l'exploitation, affirmant que cette double transaction, le transport des marchandises à Halifax et la convention effectuée pour le transport d'une certaine quantité de marchandises à Montréal, constitue, sinon un marché fort lucratif, au moins une entreprise dans l'intérêt même de l'Intercolonial. Ayant à notre disposition les wagons, ainsi que le personnel de traction, et tenant à les utiliser, nous avions à cœur d'accaparer ces transports ; or, s'il est possible d'obtenir ce trafic et d'utiliser tout notre matériel d'exploitation ainsi que notre personnel, sans qu'il en résulte de pertes graves, la chose ne peut tourner qu'au bénéfice de l'Intercolonial.

M. KEMP : Pourquoi fait-on cette singulière répartition des recettes, lorsque le nombre de milles parcourus par l'Intercolonial

est le double des autres parcourus ? Pourquoi allouer au chemin de fer Canada-Atlantique la part du lion, dans la répartition des recettes découlant de pareille transaction ?

M. EMMERSON : C'est que, lorsqu'il intervient certains accords entre l'Intercolonial et d'autres compagnies, tant pour le transport des marchandises que pour celui des voyageurs, il faut prendre pour base de la tarification le parcours le moins long. Ainsi, un billet de voyageur, pour la distance entre Montréal et Saint-Jean, par voie de l'Intercolonial, se vend au même prix que le billet de voyageur, pour le même trajet, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à Saint-Jean, bien que la route parcourue par ce dernier chemin de fer soit bien plus courte. Cette tarification nous est imposée par les conditions existantes. Qu'il y ait, oui ou non, du trafic, force nous est bien de faire circuler nos trains, au lieu de les immobiliser dans les gares. Evidemment, puisqu'il nous faut prendre pour base de la tarification la distance la plus courte, l'Intercolonial y perd. Du reste, il est préférable que l'Intercolonial effectue ces transports vers le littoral ; car, cela nous permet d'obtenir, pour le voyage de retour le trafic qui nous est fourni par les marchandises importées à Halifax par steamers. Au lieu de ramener nos wagons à vide, nous sommes en mesure de récolter le trafic, pour le voyage de retour, et cela au bénéfice des ports canadiens. Les recettes provenant de ces transports sont rémunératrices et c'est dans l'intérêt de l'Intercolonial d'accepter le trafic qui s'offre.

M. KEMP : La longueur du parcours, de Saint-Jean à Montréal est de 346 milles. C'est aussi la longueur du parcours du chemin de fer Canada-Atlantique : et cependant, l'Intercolonial et le chemin de fer Canada-Atlantique participeront aux recettes précisément dans la même proportion.

M. EMMERSON : La répartition des recettes se base sur le maximum de parcours. C'est le parcours en milles du chemin de fer Canadien du Pacifique qui sert de base. Par l'Intercolonial, il faut faire un détour par voie du Saint-Laurent et de la baie des Chaleurs ; mais je le répète, quand il s'agit de faire la répartition des recettes par mille parcouru, c'est le parcours minimum qui sert de base ; c'est-à-dire la distance de Montréal à Halifax, par voie du chemin de fer canadien du Pacifique.

M. KEMP : Je n'ai, sans doute, pas réussi à faire saisir ma pensée. La distance la plus courte étant de 346 milles, je tiens à savoir pourquoi l'Intercolonial n'a participé aux recettes que dans la même mesure que le chemin de fer Canada-Atlantique, avec son parcours de 346 milles. Voilà le point que je veux faire élucider.

M. EMMERSON : Je saisis parfaitement la pensée de l'honorable député, et voici ma réponse. Si l'Intercolonial subit des pertes en raison de la longueur de son parcours, c'est qu'il lui faut accepter des transports, dont le prix est basé sur le minimum de parcours.

M. BENNETT : Le ministre pourrait-il nous dire les quantités de grain emmagasinées dans les élévateurs de l'Etat et exportées l'année dernière, par voie des ports de Saint-Jean et d'Halifax ?

M. EMMERSON : S'agit-il de l'exercice en cours ?

M. BENNETT : Il s'agit de la saison de navigation de 1904.

M. EMMERSON : Ce renseignement figure dans un état déjà déposé sur le bureau.

M. BENNETT : Les fonctionnaires du ministre qui sont sur le parquet de la Chambre, pourraient peut-être le renseigner et nous dire s'il a été exporté de Saint-Jean et d'Halifax deux ou trois millions de boisseaux.

M. EMMERSON : Je le répète, ce détail se trouve dans un état déposé sur le bureau, au cours de la session dernière. Du reste, la quantité de grain exporté par ces ports n'a pas atteint un chiffre fort élevé. Un des collègues de l'honorable député nous a déjà donné ce renseignement et cette question a fait l'objet d'un débat précédent.

M. BENNETT : Le renseignement que je demande porte sur la quantité de grain transportée en 1904. Si je tiens à obtenir cette donnée statistique, c'est que l'année dernière, m'informe-t-on, le chemin de fer Canada-Atlantique a voituré jusqu'à Depot-Harbour un volume de grain bien supérieur au chiffre des transports qu'il a effectués au cours des années précédentes. Or, en pareille circonstance, je désire savoir par quelle voie ferrée ce grain s'est acheminé plus tard et si le chemin de fer de l'Etat, l'Intercolonial, a participé à ces transports.

M. EMMERSON : Il s'agit donc de la période datant de juillet 1904. L'Intercolonial n'a pas transporté de grain, au cours de cette période, et j'ai déjà dit au comité pourquoi nous avons été dans l'impuissance d'entreprendre ces transports. Il nous a été impossible de conclure de convention avec la compagnie du Grand-Tronc et la compagnie de steamships Allan, convention qui nous aurait mis en lieu d'accepter l'entreprise de certains transports de grain à l'exportation ; et cela parce que nous n'avions pas à notre disposition de wagons à marchandises à faire circuler sur la voie du Grand-Tronc ; et en outre, vu cette absence de matériel roulant, nous aurions hésité à accepter pareille entreprise, crainte de nous exposer à des poursuites, pour dommages-intérêts, de la part de la compagnie Allan.

Pour mieux élucider ma pensée, je dois dire qu'on nous a offert l'entreprise de

quelques transports par voie de nos ports maritimes et que, pour l'obtenir, force nous eût été d'emprunter la voie du Grand-Tronc, pour y faire circuler nos wagons. La compagnie du Grand-Tronc n'ayant pas de wagons disponibles, ou refusant de nous en fournir, et comme nous n'avions pas le matériel roulant voulu, force nous a bien été de décliner cette offre de trafic. Espérons que, dans l'intérêt de l'Intercolonial et de nos ports maritimes canadiens, le Parlement tranchera la difficulté, au cours même de cette session-ci, en nous ouvrant un crédit qui nous permettra d'acquérir le matériel roulant répondant à ces besoins.

M. A. A. McLEAN : Je tiens à présenter une courte observation au sujet de ces trans ports de grain à Halifax. Au cours de la dernière compagne électorale, un des principaux arguments formulés par les candidats ministériels en faveur de l'établissement du terminus du Grand-Tronc-Pacifique à Moncton, c'est que cette voie ferrée faciliterait le transport des grains de l'Ouest jusqu'à Moncton, et que de là, ces transports s'acheminerait vers les ports d'Halifax et de Saint-Jean, par voie de l'Intercolonial. Si l'Intercolonial n'est pas encore doté de l'outillage voulu pour le transport de ce grain, le ministre a le devoir de dire à la Chambre, ce soir même, quand cette réforme se réalisera et quel en sera le coût. Certes, ce transport du grain constitue une importante industrie et il faut outiller l'Intercolonial de façon à ce que le voiturage de tout ce grain jusqu'à Saint-Jean et Halifax puisse s'opérer par cette voie ferrée.

Voilà longtemps qu'on ne cesse de nous répéter ici que Saint-Jean et Halifax doivent devenir nos principaux ports maritimes d'hiver ; que Portland, terminus actuel du Grand-Tronc, ne sera pas utilisé par le Grand-Tronc-Pacifique, mais que ce dernier réseau desservira Saint-Jean et Halifax. Si l'on veut utiliser ces deux ports pour l'exportation du grain et autres articles provenant de l'Ouest, le ministre devrait dire au comité le coût de l'outillage dont il faut doter l'Intercolonial en vue de ces transports, et l'époque à laquelle la chose se réalisera.

M. HENDERSON : Je ne me rends pas bien compte de l'à-propos des observations formulées par le député de l'île du Prince-Edouard. Au cours de la dernière campagne électorale, affirme-t-il, les orateurs ministériels auraient déclaré, à la tribune politique, que les transports de grain effectués par le Grand-Tronc-Pacifique se dirigeraient vers Saint-Jean et Halifax, par voie de Moncton. Cette affirmation est, sans doute, exacte ; mais il faut ajouter que les transports qui ne s'achemineront point vers l'Intercolonial, seront accaparés par le Grand-Tronc-Pacifique. Si j'ai bien saisi la portée de l'argument formulé par certains députés de la gauche et en particulier par le député de Toronto, le transport du grain par voie de l'Intercolonial devient impossible, en raison de la longueur du parcours. Cette difficulté, sans doute, n'existe que dans l'imagination de l'honorable député ; mais existât-elle réellement, elle trouverait sa solution dans l'établissement d'une ligne plus courte jusqu'à Moncton, celle du Grand-Tronc-Pacifique qui traversera directement et en droiture le Nouveau-Brunswick. Tous ces transports de grain ne s'achemineront point, sans doute, vers l'Intercolonial jusqu'à Moncton, et de ce dernier point, les convois de grain se dirigeront vers Saint-Jean et Halifax.

M. KEMP : Le point que j'ai voulu mettre en relief, c'est que l'Intercolonial ne participe point, dans la mesure voulue, aux recettes provenant de ces transports, en raison de la distance parcourue.

M. EMMERSON : La répartition des recettes est basée sur le parcours minimum, et force nous est bien d'accepter l'accord intervenue à cet égard. Bien que la distance parcourue par l'Intercolonial soit plus longue, il nous est impossible de réaliser de recettes sur le pied de ce long parcours, vu qu'en vertu de l'accord intervenu entre toutes les compagnies, c'est le parcours minimum entre certains points déterminés qui sert de base à la répartition.

M. KEMP : Le parcours de Montréal à Halifax n'est-il pas de 346 milles ?

M. EMMERSON : Je ne saurais préciser ces chiffres ; d'ailleurs, l'honorable député n'exige pas, sans doute, que je sois au courant de tous ces détails. Je le sais, le parcours par voie ferrée est bien inférieur à la distance réelle ; mais je le répète, c'est le parcours minimum qui sert de base ici.

M. BENNETT : Le ministre affirme-t-il que les deux élévateurs, à Saint-Jean et à Halifax, aient pour ainsi dire chômé au cours de l'année dernière et qu'on n'y ait pas emmagasiné de grain ? Pourrait-il nous dire par quelle voie s'est acheminé vers le littoral le grain reçu à Depot-Harbour sur le réseau Booth ? Si je ne me trompe, ce réseau de chemins de fer a reçu au delà de 15,000,000 de boisseaux, l'année dernière.

M. EMMERSON : Je l'ignore ; ce que je sais, c'est que ce grain n'a pas suivi la voie de l'Intercolonial.

M. BENNETT : Est-ce que les élévateurs de Saint-Jean et d'Halifax n'en ont pas reçu ?

M. EMMERSON : Je le répète, au cours de la période actuelle datant du 1er juillet, ni l'élévateur de Saint-Jean ni celui d'Halifax n'ont reçu de grain. Je ne saurais en dire davantage.

M. BENNETT : Y a-t-il un personnel attaché à chaque élévateur, et quel est le chiffre de la dépense afférente à ce personnel ?

M. EMMERSON : Il ne s'y trouve que des gardiens, c'est là tout le personnel ; nous n'utilisons un personnel d'employés, que lorsqu'il se présente du trafic. Malheureusement, je le répète, en raison de la situation actuelle de l'Intercolonial, il nous a été impossible d'accepter de trafic, et par conséquent, les élévateurs ont dû chômer.

M. BENNETT. Quel est le volume du grain exporté du port de Saint-Jean par voie du chemin de fer canadien du Pacifique ?

M. EMMERSON : Je l'ignore.

M. BENNETT : Voilà pourtant une question qui devrait intéresser le ministre ou ses fonctionnaires.

M. EMMERSON : Ce renseignement nous manque : le ministère saurait se le procurer. L'honorable député peut s'éclairer à cet égard tout aussi facilement que moi.

M. BENNETT : Le ministère pourrait facilement se renseigner sur les départs des différents navires, au cours de la saison, ainsi que sur leurs cargaisons.

M. EMMERSON : Il n'y a pas que des cargaisons de grain.

M. BENNETT : On pourrait aisément établir les quantités de grains expédiées.

M. EMMERSON : On ne saurait imputer à crime au ministère ce manque de renseignements.

M. LENNOX : Si j'ai bien saisi l'explication donnée par le ministre, c'est par suite de l'insuffisance de l'outillage et du matériel roulant, que l'administration de l'Intercolonial s'est trouvée dans l'impuissance d'accepter cette offre de transport de grain. Il découle, en outre, des observations du ministre et de celles de l'ex-ministre des chemins de fer (M Haggart), que l'outillement convenable de la ligne nécessiterait de fortes dépenses. On a aussi affirmé ici, ce soir, qu'au cours des sept ou huit années dernières, le Gouvernement a grevé, chaque année, le pays d'une charge de plusieurs millions de dollars, imputables sur le capital, et cela, non seulement afin de doter l'Intercolonial d'un outillage convenable, mais pour améliorer son rendement autant que possible. En 1903, on nous déclarait qu'en ce qui concerne les voitures des voyageurs, les locomotives et les wagons à marchandises, l'Intercolonial pouvait avantageusement soutenir la comparaison avec les meilleures lignes de chemins de fer au Canada. Cette année-là, pour chaque section de cent milles de sa voie ferrée, la compagnie du Grand-Tronc disposait de de 775 wagons à marchandises, et l'Intercolonial, de 774, soit un wagon en moins ; et en outre, pour chaque section de cent milles de sa voie ferrée, la compagnie du Grand-Tronc avait à sa disposition 22 locomotives, et l'Intercolonial, 21. Ainsi, ces deux lignes se trouvaient presque sur un pied d'égalité, au point de vue de leur outillage pour le transport des marchandises. Depuis 1903, l'Intercolonial, loin de rétrograder, a marché de l'avant, par grandes enjambées, dans la voie des dépenses nécessitées par son outillement.

Il semble donc fort singulier que le ministre se trouve en si humiliante posture, ce soir, forcé qu'il est d'avouer que l'Intercolonial est, pour ainsi dire, dans l'impuissance de concurrencer les lignes rivales, dans l'industrie des transports, et cela en raison de l'insuffisance de son outillage, tant en locomotives qu'en wagons. Le ministre pourrait-il nous éclairer à cet égard ?

M. EMMERSON : J'ai déjà apporté la réponse à cette question. Je le répète donc, quand il s'est agi de cette offre de transport de grain, la compagnie du Grand-Tronc, pour sa part, a déclaré que son outillage, en fait de wagons à blé, était tout à fait insuffisant et la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique se trouvait en posture tout aussi déplorable. La compagnie du Grand-Tronc, je le répète encore, tout en nous permettant d'emprunter sa ligne pour récolter ce trafic destiné à l'Intercolonial exigeait de l'administration qu'elle usât de ses propres wagons à marchandises, chose que nous étions dans l'impuissance de faire.

M. LENNOX : Le ministre pourrait-il nous dire avec précision quel est l'outillage dont il faudrait doter l'Intercolonial, par mille ou par cent milles, de façon à répondre aux besoins des transports qui s'achemineraient légitimement vers cette ligne ?

M. EMMERSON : Je ne saurais dire.

M. LENNOX : Alors, comment le ministre entend-il solutionner le problème ? Il est impuissant à manutentionner le grain délivré aux élévateurs établis sur sa propre ligne.

M. BENNETT : Non, le ministre n'a pas éprouvé d'embarras à cet égard ; car ces élévateurs ont chômé.

M. LENNOX : Le ministre ne saurait nous renseigner sur le volume de grain transporté par la ligne rivale, la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique. En homme moderne qu'il est, le ministre devrait être en mesure de nous éclairer à cet égard. Il ignore même le coût de l'outillage dont il faut doter l'Intercolonial. Comment le comité pourra-t-il établir ses prévisions sur le crédit à ouvrir dans ce but, si le ministre, qui a recueilli la succession d'un titulaire jugé inapte à la besogne, est impuissant à nous donner les renseignements essentiels, servant de base même au crédit qu'on nous demande de voter.

M. EMMERSON : J'en conviens, je ne saurais renseigner le comité avec ce luxe de détails que demande l'honorable député.

M. INGRAM : Le chemin de l'Ile du Prince-Edouard doit-il participer à ce crédit ?

M. EMMERSON : Non ; ce crédit est affecté à l'Intercolonial proprement dit.

M. INGRAM : Qu'entend faire le ministre, relativement aux ponts sur le parcours du chemin de fer de l'Est du Canada ?

M. EMMERSON : Ce détail est étranger au crédit à l'étude.

M. INGRAM : Cela intéresse la question que je viens de poser, et je ne vois guère jour à discuter la chose plus tard. Le ministre prétend que le chemin de fer de l'Est du Canada a déjà coûté à l'Etat $800,000, et il nous donne à entendre que c'est suffisant.

M. EMMERSON : L'honorable député, j'espère, se gardera de tirer pareille conclusion de mes paroles.

M. INGRAM : C'est la conclusion que je me suis cru autorisé à tirer des paroles du ministre, nous déclarant, sans phrases, que ce chemin de fer a déjà coûté $800,000 au pays. Or, cette affirmation est contraire à la vérité des faits. D'abord, le Gouvernement le sait, il faudra dépenser une assez ronde somme, pour doter cette voie ferrée de l'outillage voulu. Il faudrait nous dire si le Gouvernement se propose d'employer des locomotives d'un type plus moderne ; s'il veut renforcer les ponts, poser des rails neufs sur la voie. Nous posséderons nos âmes dans la patience, en attendant que le ministre nous éclaire à cet égard.

M. GERVAIS : Je tiens à demander au ministre des chemins de fer et des Canaux s'il se propose d'accorder des permis de circuler sur l'Intercolonial aux membres du Conseil législatif de la province de Québec. Depuis nombre d'années, je le sais, les députés à l'assemblée législative de Québec reçoivent des permis de circuler sur l'Intercolonial ; or, à mon avis, les membres du conseil législatif ont droit au même privilège, et cela pour l'excellente raison qui milite en faveur de l'octroi de ces permis aux députés à l'assemblée législative. A nombre de reprises, j'ai demandé au ministre des Chemins de fer et des Canaux d'accorder ces permis, et je tiendrais à savoir s'il a l'intention d'acquiescer à la prière des intéressés.

M. EMMERSON : Je serais désolé, si l'honorable député (M. Ingram) concluait des observations que j'ai pu formuler, ce soir même, ou l'année dernière, qu'il n'y a pas lieu d'effectuer quelque dépense pour l'outillage du chemin de fer de l'Est du Canada. J'ai déclaré que l'Etat avait versé à la compagnie du chemin de fer d'Alexander Gibson, $800,000, pour cette voie ferrée, dans l'état où elle se trouvait. Nous l'avons exploitée, tout en perfectionnant le service des convois. Le chemin de fer est actuellement en si bon état d'exploitation, que nous faisons circuler sur la voie des trains rapides remorqués par des locomotives de petit type. Il n'y aura pas lieu d'y installer de plus puissantes locomotives. Il n'y a pas urgence de consolider les ponts, comme nous le faisons pour la ligne mère. Il s'agit d'une ligne tributaire, et pour tous nos embranchements nous n'outillons pas la voie d'après le modèle appliqué à la ligne mère. A mon avis, il n'y aura donc pas lieu d'outiller, à grands frais, le chemin de fer de l'Est du Canada.

M. J. D. REID : Lorsque le ministre a saisi la Chambre de sa proposition portant achat du chemin de fer de l'Est du Canada, il nous prouva que les recettes provenant de l'exploitation de cette voie ferrée, au cours de l'année antérieure à l'achat, avaient atteint le chiffre énorme de $2,900.

M. EMMERSON : Les recettes dépassaient ce chiffre, n'est-ce pas ?

M. J. D. REID : Non, c'est le chiffre exact. Le ministre peut-il affirmer que cette année, l'exploitation soit plus lucrative ? Sera-t-il en mesure de nous démontrer que les recettes de cette voie ferrée, au bout d'une année d'exploitation, suffiront pour rémunérer, à 3 p. 100 au moins, le capital emprunté par l'Etat, pour cet achat ?

M. EMMERSON : Cette année, les conditions d'exploitation, pour cette voie ferrée comme pour toutes les autres parties de l'Intercolonial, ne nous autorisent guère à promettre d'excédent appréciable. En réalité, il s'agit plutôt de savoir dans quelle mesure nous pourrons atténuer le déficit. Toutefois, il ne faudrait pas baser nos prévisions pour l'avenir sur les résultats de cette année-ci. Espérons-le, notre climat reviendra à sa situation normale et l'exploitation de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Est du Canada prendra un aspect plus riant.

M. J. D. REID : Est-ce que la comptabilité de cette voie ferrée, relativement aux frais d'exploitation, est distincte de celle de la ligne-mère de l'Intercolonial, comme cela se pratique pour le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

M. EMMERSON : Non, la comptabilité de ce chemin de fer est sur le même pied que celle de toutes les autres lignes tributaires de l'Intercolonial. Le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard est une voie ferrée distincte et indépendante de l'Intercolonial, bien qu'il soit sous la direction du surintendant général des chemins de fer de l'Etat.

M. J. D. REID : Ce n'est pas ainsi que procèdent les compagnies d'intérêt privé. Citons, comme exemple, l'embranchement du chemin de fer canadien du Pacifique entre Prescott et Ottawa ; il fait partie intégrante du tronc principal, et cependant sa comptabilité est distincte de celle de la ligne mère.

M. EMMERSON. Bien que ce chemin de fer soit la propriété de la compagnie du

chemin de fer canadien du Pacifique, elle l'exploite à titre de ligne distincte.

M. J. D. REID : Pourquoi n'en serait-il pas ainsi du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard ?

M. EMMERSON : Cela nécessiterait plus de frais. Notre comptabilité se fait à Moncton, pour tout le réseau. Nous ne voulons pas ni de comptabilité, ni de surintendant, ni d'officiers spéciaux pour ce chemin de fer.

M. J. D. REID : Pour le chemin de fer de Prescott à Ottawa, il n'existe ni surintendant spécial, ni ateliers de réparation distincts, et cependant il fait l'objet d'une comptabilité spéciale, sans que cela nécessite la création d'un personnel supplémentaire. Si l'exploitation de cette voie ferrée fait l'objet d'une comptabilité spéciale, c'est afin de permettre aux actionnaires de la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique de constater si l'achat de cet embranchement constitue un bon placement. Rien n'empêche de suivre cet exemple et de tenir une comptabilité distincte pour les embranchements de l'Intercolonial. Le surintendant de l'Intercolonial à Moncton pourrait fort bien exploiter l'embranchement en question.

De fait, l'exploitation de ce chemin de fer devrait coûter moins cher que lorsqu'il était une ligne indépendante ; dans ce dernier cas, la compagnie nommait elle-même un surintendant et elle avait en propre des ateliers de réparation. Aujourd'hui, cette voie ferrée est administrée par le surintendant général de l'Intercolonial, et toutes les réparations aux wagons sont exécutées aux ateliers de ce chemin de fer. Il n'existe, toutefois, aucune raison pour empêcher l'honorable ministre de tenir un compte séparé des dépenses et des recettes de l'exploitation de cette voie ; cela nous permettrait de connaître quels résultats le Gouvernement a obtenu du montant qu'il a consacré à l'achat et à l'exploitation de cette ligne. D'après l'état produit par l'honorable ministre, à la dernière session, on peut dire que les recettes du chemin de fer de l'Est du Canada ne représentent réellement rien, en vérité, et je comprends parfaitement que le résultat sera encore plus désavantageux cette année ; tout de même le pays aimerait à connaître ce que lui coûte et lui rapporte actuellement ce chemin de fer.

M. EMMERSON : A l'égard du chemin de fer de l'Est du Canada, nous suivons la politique que nous avons appliquée chaque fois que l'Etat a acheté d'autres lignes pour les relier à l'Intercolonial. Il y a déjà longtemps que l'ancien gouvernement a acheté la ligne du Cap-Breton pour en faire un des embranchements de l'Intercolonial ; pourtant, jamais on n'a tenu compte des frais et des recettes de l'exploitation de cette voie ferrée. C'était la même tenue des livres qui servait à la ligne principale et à cet embranchement. En 1879, quand sir Charles Tupper, en sa qualité de ministre des Chemins de fer, a acquis l'embranchement de la Rivière-du-Loup, on n'a pas établi de comptabilité différente pour cette voie ferrée et la ligne principale. Il en a été de même après la construction de l'embranchement de Saint-Charles. S'il faut s'en rapporter à la tenue des livres qu'on a observée, on ne saura découvrir si l'exploitation de ces différents embranchements a rapporté ou non des bénéfices, ni connaître le montant que nous a coûté cette exploitation. La même observation s'applique dans le cas du Drummond. On a demandé un rapport au sujet du chemin de fer de l'Est du Canada, et ce document, auquel on travaille en ce moment, contiendra tous les renseignements qu'il nous est possible de fournir, mais l'exploitation de cette route ne forme pas une partie distincte de celle des autres divisions de l'Intercolonial.

M. J. D. REID : Du fait qu'un certain système a été établi, il y a vingt-six ans, on ne saurait conclure avec raison qu'on devrait le continuer aujourd'hui. Si l'honorable ministre veut se montrer homme de progrès et administrer l'Intercolonial et ses différents embranchements d'après les principes suivis par les compagnies de chemins de fer, il tiendra une comptabilité différente ; cela nous permettrait de connaître exactement quels embranchements nous rapportent des bénéfices et quels autres accusent un déficit. Grâce à ces renseignements, nous pourrions faire disparaître les causes de dépenses et réaliser des économies.

M. EMMERSON : J'ai simplement rapporté les faits tels qu'ils existent, mais l'argument de mon honorable ami peut fort bien être étudié.

M. J. D. REID : Des explications de l'honorable ministre je conclus qu'il veut suivre strictement la ligne de conduite tracée par sir Charles Tupper, il y a vingt-six ans, et qu'au lieu de mettre de côté ce précédent, il a l'intention de continuer à marcher dans les ténèbres tout le temps, et de laisser le pays dans une ignorance complète quant aux excédents de dépenses ou de recettes des différents embranchements de ce réseau de chemin de fer. A mon avis, nous avons le droit d'obtenir tous les renseignements qui nous permettront de juger si ces embranchements nous rapportent quelque chose ; cela nous mettrait en état de nous prononcer avec sagesse sur l'opportunité d'acheter d'autres embranchements qui pourraient nous être offerts. Si l'Etat a relié à l'Intercolonial le chemin de fer de l'Est du Canada, c'est grâce à l'influence de l'honorable ministre. Pour ma part, je voudrais connaître les résultats de cet achat. Je crois que l'honorable ministre devrait faire tenir une comptabilité tout à fait distincte dans le cas de chacune de ces lignes. De plus, tant qu'il

remplira les fonctions de ministre des chemins de fer, il devra fournir des renseignements qui feront connaître aux députés le résultat de cet achat. Si je ne me trompe, on a offert de vendre à l'Etat d'autres embranchements qui se raccorderaient à l'Intercolonial, et je suis certain que quelques-unes de ces propositions seront soumises à la Chambre. Je le répète, il nous faudra des renseignements qui nous permettront de décider s'il est opportun ou non d'acquérir ces voies ferrées.

M. GERVAIS : J'aimerais obtenir une réponse à la question que j'ai posée à l'honorable ministre à propos des permis de circulation accordée aux membres du conseil législatif de la province de Québec.

M. EMMERSON : Je vais m'enquérir de ce détail et je pourrai, demain, répondre à la question de mon honorable ami (M. Gervais).

M. SPROULE : L'honorable ministre entend-il dire qu'il ne peut s'assurer si cet embranchement de l'Intercolonial nous rapporte des bénéfices, ou s'il nous occasionne des pertes ? Si ma supposition est vraie, il me semble que cet état de choses est bien étrange, en vérité.

M. EMMERSON : L'honorable député (M. Sproule) s'est-il absenté de la Chambre ?

M. SPROULE : Non, j'ai été ici tout le temps.

M. EMMERSON : J'espérais, pourtant, qu'on m'avait bien compris. J'ai déclaré qu'on ne tenait aucune comptabilité distincte pour aucun des embranchements de l'Intercolonial ; que toutes ces divisions faisaient partie d'un même et unique réseau quant à leur exploitation. L'embranchement de la Rivière-du-Loup, ceux de Saint-Charles, du Cap-Breton, du comté de Drummond, dès qu'on les eut achetés, ont été exploités comme faisant partie d'un seul et même réseau.

M. SPROULE : Quand on a demandé de prolonger le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, on nous a dit que la longueur de l'Intercolonial serait augmentée et que cette acquisition permettrait à l'Etat de faire de l'Intercolonial une ligne rémunératrice.

M. EMMERSON : Lors de l'adhésion de l'île du Prince-Edouard à la Confédération, on a annexé ce chemin de fer au réseau de l'Intercolonial.

M. SPROULE : N'empêche que l'argument qu'on a invoqué, quand on nous a demandé de voter un crédit pour le prolongement de cette voie ferrée, était bien celui que je viens de rappeler. Lors de l'achat du chemin de fer du comté de Drummond, on nous a dit que le but de cette transaction était de prolonger l'Intercolonial jusqu'à cette grande métropole commerciale qu'est Montréal, où le chemin de fer de l'Etat pourrait accaparer un trafic qui lui permettrait de rapporter au pays un excédent de recettes sur les dépenses. On ajoutait que si l'on analysait les états de compte, on constaterait que cet embranchement rapporterait des profits, ce qui aiderait le Gouvernement à faire de l'Intercolonial une route dont l'exploitation serait lucrative. Aux élections, toutefois, un des arguments invoqués par nos adversaires était que l'Intercolonial n'avait jamais rapporté de bénéfices au pays, qu'il était impossible de modifier cet état de choses, et que c'était pour cela que le Gouvernement ne saurait trouver d'excuses, s'il entreprenait de construire et d'exploiter un chemin de fer transcontinental suivant le plan indiqué par le chef de l'opposition. On disait que plus on avait acheté d'embranchements se reliant à l'Intercolonial, pire avait été la situation financière du pays. J'étais convaincu que les arguments invoqués à l'appui de l'achat du chemin de fer de l'Est du Canada étaient fallacieux et faux, ou que ceux qui s'en servaient n'étaient pas honnêtes en agissant ainsi, ou bien qu'ils ignoraient complètement ce qui surviendrait par la suite. Nous n'avons pas eu l'avantage de prouver par expérience combien notre politique était juste ; nous pouvons seulement conclure que le Gouvernement a fait preuve de la plus grande imprudence en achetant le chemin de fer du comté de Drummond, si les déficits de l'Intercolonial augmentent tous les jours. Cela est également vrai dans le cas du chemin de fer de l'Est du Canada.

M. EMMERSON : L'honorable représentant de King-est (M. Sproule) dit que lors de l'achat du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, on a déclaré que cette acquisition ferait de l'Intercolonial une ligne rémunératrice. Mon honorable ami fait depuis longtemps partie de cette Chambre. Il devait être ici quand l'île du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération, et il sait qu'une des conditions de cette mesure était l'exploitation du chemin de fer par le Dominion.

M. SPROULE : Je sais cela.

M. EMMERSON : L'honorable député ne peut donc dire qu'on a promis alors que ce chemin de fer ferait cesser les déficits qu'accusait l'exploitation de l'Intercolonial.

M. SPROULE : J'ai dit qu'on avait déclaré alors que plus une voie ferrée était longue, plus elle devait rapporter de bénéfices.

M. EMMERSON : Mais il s'agit d'une ligne isolée traversant une île qui se trouve en plein golfe.

M. SPROULE : Mais, en vérité, elle prolongeait l'Intercolonial, grâce à son raccordement avec le navire qui faisait le service entre cette île et la terre ferme.

M. EMMERSON : Il n'existe pas de raccordement semblable. Il y a une compagnie de navigation qui donne le service d'un na-

vire, mais elle n'est pas intéressée dans l'exploitation de cette voie ferrée.

M. SPROULE : Ne transporte-t-elle pas de fret ?

M. EMMERSON : Tout comme le ferait une autre compagnie. Mais il n'y a aucune relation entre ces deux exploitations. A mon avis, l'honorable député devrait reconnaître qu'il s'est trompé en plaçant dans cette catégorie le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard. En réalité, son argument s'applique au chemin de fer de l'Est du Canada. Il dit que j'ai déclaré, l'an dernier, que, dans le but de travailler à faire de l'Intercolonial une ligne nous rapportant un excédent de recettes sur les dépenses, nous devrions acheter le chemin de fer en question. Je n'ai pas dit cela ; je n'ai fait aucune promesse...

M. SPROULE : Mais l'honorable ministre a dit que cela rendrait cette route lucrative.

M. EMMERSON : Non, je n'ai pas même été aussi loin que cela. J'ai dit simplement qu'il était de l'intérêt de l'Intercolonial que l'Etat acquît le chemin de fer de l'Est du Canada dans le but de protéger son propre champ d'exploitation et d'empêcher le chemin de fer canadien du Pacifique d'envahir ce dernier, je veux parler de la partie nord de la province. J'ai ajouté qu'il serait avantageux...

M. SPROULE : Comment cela ?

M. EMMERSON : ... d'acquérir ce chemin de de fer pour conserver à l'Intercolonial le trafic dont il avait toujours profité. Si l'on n'achetait pas cette linge, on était en danger de voir une grande partie de ce trafic détourné au profit d'une autre route. Voilà le point de vue où je me suis placé. Je n'ai pas promis que cet embranchement nous rapporterait un excédent de recettes sur les dépenses. Il est vrai, ainsi que l'a avancé l'honorable représentant de Grenville (M. Reid), que l'état des affaires de cette ligne, au cours de la dernière année qui a précédé son achat, était satisfaisant. D'après les états fournis par la compagnie intéressée, j'ai démontré qu'il y avait des années où les profits nets de ce chemin de fer s'étaient élevés à $30,000, à $40,000 et même à $50,000, et il appartenait à la Chambre de tirer une conclusion de ces chiffres. Quant à moi, je n'ai pas fait de promesse.

M. SPROULE : C'est en tenant compte de cette déclaration que j'ai dit qu'il serait avantageux pour l'Intercolonial de conserver son trafic et de s'accaparer de celui de cette compagnie, car, en agissant ainsi, n'aide-t-on pas l'Intercolonial et n'en fait-on pas une route qui rapporte des profits nets ?

M. EMMERSON : Nous conservons le trafic de l'Intercolonial et celui du chemin de fer de l'Est du Canada que nous aurions perdus, si le chemin de fer canadien du Pacifique avait acheté cette dernière voie ferrée. A l'heure qu'il est, l'Intercolonial a la haute main complète sur ce trafic, parce que nous avons acheté le chemin de fer de l'Est du Canada, ce qui empêche les autres compagnies de détourner ce trafic à leur profit.

M. SPROULE : Chose étrange à dire, nous constatons que, même après cet achat, l'excédent de dépenses sur les recettes de l'Intercolonial va toujours en augmentant. Je crois que la comptabilité du ministère est complètement erronée. Il serait facile de savoir si une division quelconque de l'Intercolonial rapporte ou non des profits nets. J'avais compris, d'après les explications de l'honorable ministre, qu'il serait avantageux pour l'Intercolonial d'acquérir le chemin de fer de l'Est du Canada, et que c'était pour cela qu'il avait acheté cette ligne. Aujourd'hui, il doit avouer que depuis cette acquisition les déficits de l'Intercolonial augmentent continuellement.

M. J. D. REID : J'aimerais connaître l'opinion de l'honorable ministre des Finances sur cette question. L'honorable ministre des Chemins de fer a dit que depuis vingt-neuf ans on n'a pas modifié le mode de comptabilité se rapportant à l'Intercolonial. L'honorable ministre des Finances veut-il se joindre à moi pour demander à son collègue d'établir une comptabilité séparée pour l'exercice prochain, ou pour le suivant, de façon à nous permettre de connaître exactement quels sont les résultats de l'exploitation de ces différents embranchements ?

M. BLAIN : Si l'honorable ministre ne veut pas établir une comptabilité distincte, il pourrait peut-être soumettre au comité, maintenant, un état financier se rapportant au chemin de fer de l'Est du Canada et indiquant les opérations de cette ligne, au cours des deux ou trois dernières années. Cela nous fournirait l'occasion de faire certaines comparaisons. Je demande simplement à mon honorable ami de nous fournir les renseignements obtenus par son ministère avant que le Gouvernement achetât cette route.

M. EMMERSON : Je les ai déjà fournis au comité.

M. INGRAM : Lorsque cette question fut discutée, l'an dernier, un député de la Nouvelle-Ecosse a demandé au Gouvernement d'acheter la plus grande partie de ces petites lignes de chemin de fer. Je veux déclarer en ma qualité de représentant d'un comté d'Ontario, de cette province dont la population a construit à ses frais ses chemins de fer locaux, que nous n'avons pas le droit de contribuer à l'achat de ces petites lignes, ni d'aider à leur construction. Le temps me paraît venu de mettre un terme à cet état de choses. Si d'autres provinces désirent avoir des voies ferrées purement locales, elles devraient, à l'instar de leurs aînées, construire elles-mêmes ces chemins

de fer. Député d'une division électorale d'Ontario, je désire protester contre la continuation d'abus semblables. Ce ne serait que rendre justice à cette province si les autres représentants d'Ontario protestaient contre cet état de choses, et si quelques-uns des membres de la droite élévaient la voix pour condamner ces abus. Depuis nombre d'années, on a comparé Ontario à une vache à lait ; je dis qu'il est temps que cette province cesse de donner lieu à cette appellation injurieuse.

M. KENT : L'honorable ministre peut-il me dire s'il transporte encore gratuitement le foin ou d'autres produits ?

M. EMMERSON : Oui, nous transportons quelques tonnes de foin dont on avait fait la commande au cours de la période des transports gratuits, mais nous ne pourrions fournir le nombre de wagons suffisants, vu les difficultés du transport.

M. KEMP : Et cet état de choses va continuer indéfiniment ?

M. EMMERSON : Non, la quantité achetée est limitée.

M. KEMP : L'honorable ministre voudra-t-il nous faire connaître le principe qui lui a permis de transporter gratuitement le foin sur l'Intercolonial ? Quel précédent peut-il invoquer ?

M. EMMERSON : Le précédent a été créé en 1902, lors de la disette de la houille dans Ontario et dans la province de Québec; on a alors accordé à toutes les municipalités le privilège de faire transporter gratuitement sur l'Intercolonial la houille provenant des mines de la Nouvelle-Ecosse ou de toute autre localité traversée par l'Intercolonial.

M. KEMP : Je n'ai jamais entendu parler qu'on eût transporté gratuitement de la houille à une localité quelconque d'Ontario.

M. EMMERSON : Le fait est pourtant vrai, et j'ose dire que nombre d'événements se sont produits dont l'honorable député n'a pas entendu parler.

M. TAYLOR : L'honorable ministre voudra-t-il me dire si on a institué des procédures ou si l'on a nommé une commission d'enquête à propos d'une convention arrêtée entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc, lors du prolongement du chemin de fer de l'Etat jusqu'à Montréal, arrangement d'après lequel le Grand-Tronc devait transporter les chargements qui n'étaient pas expressément désignés pour être transportés par l'Intercolonial ? Je pose cette question, car je puis dire à l'honorable ministre que je connais un cas où les marchandises désignées spécialement pour être remises à bord des wagons de l'Intercolonial à Montréal, ont été dirigées sur Boston, au lieu de prendre la route indiquée. Le bordereau d'expédition indiquait comme destination Halifax par voie de Montréal, et de cette dernière ville par voie de l'Intercolonial. J'ai vu de mes propres yeux ce bordereau d'expédition.

M. EMMERSON : Il me fait plaisir d'obtenir ces renseignements de mon honorable ami. Je puis lui dire qu'il se poursuit actuellement un arbitrage entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial à propos de l'échange du trafic à Montréal et à Sainte-Rosalie. Cet arbitrage se fait d'après une clause du contrat passé d'abord et d'un statut du Parlement décrétant que, lorsqu'il s'élève une difficulté, on choisira des arbitres dans la manière indiquée, et c'est ce qui a été fait. Des difficultés se sont élevées ; elle ont atteint un degré culminant ; les arbitres ont devant eux la preuve qui a été faite. J'ignore en quel état se trouve cette cause, mais je sais qu'elle est pendante depuis quelque temps.

M. KEMP : Sur quel terrain le Gouvernement s'est-il placé au sujet de ces difficultés ? Prétend-il que le Grand-Tronc viole ses engagements en envoyant les marchandises à Montréal ?

M. EMMERSON : Nous prétendons que le Grand-Tronc, qui s'était engagé à confier à l'Intercolonial tout le trafic de l'Ouest dont l'acheminement n'était pas indiqué, a remis ce trafic au Pacifique dans certains cas, et à d'autres compagnies dans d'autres cas, causant ainsi des dommages à l'Intercolonial.

M. GERVAIS : Monsieur le président, avant que cet item soit adopté, j'aimerais dire quelques mots à propos du commerce du poisson à Montréal, en ce que cette question se rapporte à l'administration de l'Intercolonial. Tout le monde sait qu'au cours des dernières années, ou plutôt, depuis sa construction, l'Intercolonial n'a pas été une entreprise bien rémunératrice ; d'autre part, on ignore généralement qu'à Montréal les marchands de poisson paient, par semaine, un montant considérable à la compagnie du Grand-Tronc pour le transport du poisson frais de Boston ou de Portland à Montréal. Peu de personnes savent que les marchands de poisson de Montréal déboursent environ $25,000 par semaine pour acquitter le prix de ce poisson américain. J'ai appris lorsque j'allais à l'école—je ne suis pas né dans les Provinces maritimes—qu'il y a du poisson en abondance dans le golfe Saint-Laurent et dans la baie des Chaleurs. Les poissonniers de Montréal regrettent qu'il n'y ait pas un service de messagerie convenable pour transporter au marché de cette ville le poisson frais qu'on prend dans le golfe et le long des côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse. J'ai appelé sur ces faits l'attention de M. Tiffin, gérant du trafic de l'Intercolonial, mais je n'ai pas reçu de réponse satisfaisante. Je signale donc cet état de choses aux membres du comité ainsi qu'à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux. D'après moi, on de-

vrait faire un effort pour assurer un revenu mensuel de plusieurs milliers de dollars à l'Intercolonial et aux braves pêcheurs des provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

M. EMMERSON : J'apprécie hautement la fin louable que mon honorable ami a en vue, mais je lui ferai remarquer que tout ce trafic se fait par messagerie. De Mulgrave, du Cap-Breton et des autres points de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick, qu'il traverse, l'Intercolonial offre tous les avantages voulus pour le transport du poisson frais ; il y a des wagons-glacières convenables, et durant la saison de pêche, ceux qui se livrent à cette industrie peuvent profiter de ces avantages. Comparaison tenue, il se fait beaucoup de transactions entre les pêcheurs du Cap-Breton et les poissonniers de Montréal et d'autres localités de l'Ouest. Il en serait ainsi pour les pêcheurs de la baie des Chaleurs, s'ils voulaient faire ce commerce. Si je ne me trompe, la principale raison pour laquelle le poisson de la baie des Chaleurs ne se trouve pas sur le marché de Montréal, c'est que, il y a plusieurs années, les pêcheurs de cette partie du pays ont cherché un marché aux Etats-Unis, et lorsqu'une fois le trafic a pris une certaine route, il faut trouver des moyens extraordinaires pour l'en détourner. Je suis certain que tout cela dépend beaucoup des personnes engagées dans cette industrie. Je puis affirmer à mon honorable ami que nous désirons obtenir tout le trafic possible. Si nous pouvons le doubler ou le tripler, l'administration de l'Intercolonial en sera fort aise. Nous serons toujours prêts à favoriser autant que possible ce trafic.

M. GERVAIS : J'ai discuté assez à fond cette question avec les honorables députés des Provinces maritimes. On m'informe que nombre de pêcheurs de ces provinces préfèrent expédier leur poisson à Boston et à Portland d'où les braves poissonniers de Montréal les font venir. La raison de cet état de choses, c'est que l'Intercolonial ne peut suffisamment fournir ces avantages de transport dus à l'industrie moderne ; en effet, d'après le système suivi en Allemagne, on peut transporter le poisson encore vivant de la mer au marché. Je ne saurais partager l'opinion exprimée par l'honorable ministre quand il dit qu'on fournit aux prisonniers de Montréal tous les avantages de transport désirables. Il n'en est pas ainsi. L'été dernier, je me trouvais sur un train de voyageurs parti de la Nouvelle-Ecosse, en destination de Montréal. Il y avait trois ou quatre personnes dans les trois ou quatre voitures attachées à la locomotive. Quand l'express atteignit Métapédia, il y avait là trois ou quatre pêcheurs qui se préparaient à charger leur poisson mais les bons employés de l'Intercolonial leur dirent : " Un arrêt nous causerait un retard trop considérable ; nous n'avons pas le temps de charger votre poisson." Et le train repartit à tout vitesse pour Montréal. Si l'on veut s'assurer du trafic du poisson, il faudra pourvoir les wagons de l'Intercolonial des installations nécessaires, et les fonctionnaires de l'Intercolonial devront se montrer courtois et obligeants à l'égard des expéditeurs. C'est le seul moyen à prendre pour assurer à l'Intercolonial ce trafic avantageux. Nous avons besoin de ce dernier pour le chemin de fer de l'Etat. Je cite ces faits à l'attention du premier fonctionnaire du ministère des Chemins de fer. Il nous faut des installations du type moderne, c'est-à-dire du type adopté en Allemagne.

M. A. JOHNSTON : Avant que cet item soit finalement adopté, je dirai, au sujet de quelques-unes des questions sur lesquelles mon honorable ami de la division Saint-Jacques de Montréal (M. Gervais) a appelé l'attention du comité, que les renseignements que je possède, et je crois avoir une certaine connaissance des faits, me permettent de dire que les pêcheurs des Provinces maritimes sont bien satisfaits des avantages de transport que l'Intercolonial leur fournit depuis quelques années.

M. GERVAIS : Il n'en est pas ainsi à Montréal.

M. A. JOHNSTON : La faute en est aux poissonniers de Montréal. Je ne crois pas que les faits corroborent ce qu'a avancé mon honorable ami quand il a dit que les pêcheurs des Provinces maritimes expédient leur poisson à Boston et de là à Montréal. Aujourd'hui, on transporte ce poisson des Provinces maritimes au marché de Montréal et des autres villes du Canada. Si l'honorable député voulait consulter les statistiques fournies par l'Intercolonial, il constaterait que, depuis quelques années, le trafic du poisson frais venant de Port-Mulgrave viâ l'Intercolonial est très considérable, en vérité. Il verrait encore que tout le poisson frais de cette partie des Provinces maritimes est exclusivement transporté par l'Intercolonial à Montréal et à différentes autres villes canadiennes. Je dis cela parce que j'ai entendu, à différentes reprises, au cours des deux dernières années, des gens engagés dans ce commerce, se déclarer absolument satisfaits des avantages de transport offerts par l'Intercolonial. Je ne veux pas dire que ces installations soient parfaites, mais je crois qu'on les perfectionne tous les ans, et je ne doute pas que ce soit là le but de l'Intercolonial qui veut transporter le poisson frais des Provinces maritimes au marché de Montréal et à ceux des Etats-Unis. Voilà, telle que je la comprends, la position où se trouvent, aujourd'hui, les pêcheurs des Provinces maritimes.

M. GERVAIS : Je voudrais demander à l'honorable représentant du Cap-Breton (M. Alex. Johnston) de m'expliquer, s'il le peut,

le fait que nos gens de Montréal paient, chaque semaine, des sommes considérables à la compagnie du Grand-Tronc, en frais de messagerie, pour le transport du poisson frais de Boston ou de Portland. Je le prierais encore de m'expliquer comment il se fait que nos poissonniers de Montréal paient plus de $25,000 par semaine pour du poisson américain pris le long des côtes du Maine et du Massachusetts. Il me ferait plaisir d'entendre l'honorable député expliquer ces deux faits, et nous dire pourquoi le bon peuple de Montréal doit acheter son poisson aux Etats-Unis, alors qu'il pourrait trouver un approvisionnement spendide dans nos provinces du littoral de l'Atlantique.

M. A. JOHNSTON : Les deux faits mentionnés par mon honorable ami (M. Gervais) peuvent être expliqués. Les pêcheurs des Provinces maritimes vendent tout le poisson qu'ils peuvent prendre à ceux qui leur en offrent le prix le plus élevé. Les marchands de Montréal importent le poisson frais de Boston, parce qu'ils ne peuvent s'approvisionner ailleurs. Mon honorable ami ne voudrait pas laisser entendre qu'il faudrait priver la brave population de Montréal du privilège d'avoir du poisson frais. Si elle ne peut se le procurer dans les Provinces maritimes, je considère qu'elle doit s'adresser ailleurs.

Doublement de certaines parties de la voie, $100,000.

M. KEMP : Où se feront ces travaux ?

M. EMMERSON : A partir d'Halifax, de Windsor-Junction d'où partent les embranchements du D. A. R. et aussi entre Stellarton et New-Glasgow.

M. SPROULE : Je sais que certains députés qui sont absents, désirent discuter quelques-uns de ces items. Nous avons expédié pas mal de besogne, et je crois que nous devrions nous arrêter ici.

(M. le PRESIDENT fait rapport des propositions adoptées.)

L'honorable M. FIELDING propose que la séance soit levée.

M. SPROULE : L'honorable ministre voudra-t-il me dire quelles questions viendront en discussion demain ?

M. FIELDING : L'honorable ministre de la Marine et des Pêcheries a inscrit au feuilleton de la Chambre un projet de loi qui, suivant entente, sera discuté demain. Dans le cas contraire, ou si l'honorable ministre n'est pas prêt, nous reprendrons ensuite la discussion du budget des chemins de fer.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures et quarante minutes du soir.)

CHAMBRE DES COMMUNES.

JEUDI, le 2 mars 1905.

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

PREMIERE LECTURE.

Bill (n° 86) concernant la Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota.—(M. Campbell.)

Bill (n° 87) constituant en corporation la Compagnie dite : "The International Terminal and Bridge Company."—(M. T. G. Johnston.)

Bill (n° 88) constituant en corporation la Compagnie du chemin de fer du Nord d'Athabaska.—(M. Turriff.)

DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS.

VETERINAIRES INSPECTEURS.

M. CLEMENTS, par M. Sproule :

1. Combien d'inspecteurs ou de vétérinaires ont été employés par le Gouvernement en 1902, 1903, 1904 pour prévenir les maladies sur les porcs ou autres épizooties dans Kent-ouest ?
2. Quels étaient ces fonctionnaires, et quelles personnes sont actuellement employés à ce service ?
3. Quel était le salaire payé à chacun, et quel salaire est payé actuellement ?
4. Le Gouvernement se propose-t-il de retenir les fonctionnaires actuels au salaire qui leur est payé, à présent que la maladie coutagieuse sur les pores ne sévit plus dans ledit comté ?
5. Quelles sont les fonctions des susdits officiers ? Des frais de voyage leur sont-ils payés en dehors de leur salaire régulier ?

L'honorable M. SYDNEY FISHER (ministre de l'Agriculture) :

1. En 1902, trois vétérinaires inspecteurs étaient à l'emploi de l'administration. En 1903-1904, le nombre en était porté à cinq. A l'heure actuelle, il s'en trouve quatre qui ont à surveiller les maladies qui règnent chez les animaux dans la région de Kent-ouest.

2. En 1902, l'administration n'avait sur les lieux que M. le docteur J. Kime, fils, vétérinaire à Chatham, mais vers la fin de l'année, à cause des proportions considérables que prenait le choléra des porcs, il a fallu y envoyer M. le docteur M. B. Perdue, ci-devant vétérinaire à Kingsville ; M. le docteur G. W. Orchard, vétérinaire à Windsor, et M. le docteur J. H. Tennent, vétérinaire à London.

En 1903, ceux que l'on employait à surveiller la région étaient MM. les docteurs Perdue, Orchard, Kime, et pendant un court temps, MM. Hopkins et Whyte, vétérinaires à Ottawa. Sur la fin de l'année, M. W. B. Rowe, vétérinaire à Blenheim, et M. M. Philips, vétérianire à Chatham, y étaient aussi envoyés.

En 1904, ce sont MM. les docteurs Perdue, Orchard, Philips, Kime et Rowe qui ont fait le service sans aide du dehors. M. Orchard a été récemment rappelé et pour le moment, le personnel comprend MM. Perdue, Kime, Rowe et Philips.

3. 1902 : M. Perdue, 8 mois à $75 ; 4 mois à $100 ; M. Kime, $650 ; M. Orchard, $500 pour l'année.

1903 : M. Perdue, $1,200 pour l'année ; M. Kime, $200 pour l'année ; M. Orchard, 3 mois à $500 ; 9 mois à $1,000 ; M. Rowe, 3 mois à raison de $250 par année ; M. Philips, 1 mois à raison de $600 par année. 3

1904 : M. Perdue, 3 mois à $1,200 ; 9 mois à $1,400 ; M. Kime, $250 pour l'année ; M. Orchard, $1,000 pour l'année ; M. Rowe, $250 pour l'année ; M. Philips, 6 mois à $600, 6 mois à $800.

Service actuel : M. Perdue, $1,400 par année ; M. Kime, $250 par année ; M. Rowe, par année ; M. Philips, $800 par année.

MM. les docteurs Tennant et Whyte, fonctionnaires du département reçoicent un traitement annuel de $1,200.

MM. les docteurs Kime et Rowe, praticiens demeurant sur les lieux, touchent $250 par année, plus une indemnité de $5 par jour pour tout jour dépassant cinquante dans l'année où le département requiert leurs services.

4. L'intention du département est de maintenir dans le périmètre déclaré infecté un nombre suffisant de fonctionnaires pour combattre efficacement la maladie.

5. Bien que la maladie soit beaucoup diminuée elle est loin d'être entièrement disparue ; il en a été encore signalé des cas récents, mais en moindre nombre qu'auparavant. La déclaration d'infection n'est pas encore levée et tout pourceau passe à l'inspection avant qu'il puisse sortir des limites du périmètre infecté. Nos inspecteurs ont à s'occuper également de toute autre maladie contagieuse qui pourrait se déclarer.

Il y a aussi nombre de fermes que l'on tient encore isolées, parce qu'elles n'ont pas encore été désinfectées.

Tous les inspecteurs employés dans Kent-ouest reçoivent leurs frais de déplacement.

TERRES FEDERALES.

M. LAKE :

1. Quelles sont les terres dont parle le premier ministre dans son discours du 22 courant, (Débats, p. 1518) lorsqu'il dit : " Ou si le prix des terres de l'Etat qui sont à vendre devait être porté plus haut que le prix actuel qui est très modéré " ?

2. Quelle est la mise à prix et les conditions de vente de ces terres ?

3. Sont-elles à vendre à quiconque en fait la demande ?

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) :

1. Les terres fédérales ordinaires situées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, qui se vendaient à raison de $3 l'acre.

2. $3 l'acre est le prix qu'avait fixé un décret de l'Exécutif. Les terres ne sont pas mises en vente, elles sont vendues aux colons seulement.

3. Non.

M. FOSTER : A propos de cette demande de renseignements à laquelle M. le premier ministre vient de répondre, peut-il dire si actuellement ces terres que l'on vend à raison de $3 l'acre sont réservées aux seuls colons ou si on ne les vend pas plutôt à tous ceux qui les demandent ?

Sir WILFRID LAURIER : Ma réponse est conforme aux faits, et l'on ne s'écarte de cette règle que dans les cas où il serait particulièrement dur de refuser.

M. FOSTER : C'est au ministre, je suppose à décider des cas de ce genre ?

Sir WILFRID LAURIER : Je ne saurais dire.

BUREAU DE L'AUDITION ET CONSEIL DE LA TRESORERIE.

M. LENNOX :

Le Gouvernement se propose-t-il de proposer, au cours de cette session, quelque législation afin d'obtenir une meilleure entente entre le bureau de l'audition et la commission du Trésor et plus d'efficacité dans le service ?

L'honorable W. S. FIELDING (ministre des Finances) : Le gouvernement n'a pas appris qu'il y eût, dans l'administration du département de l'auditeur général, aucun embarras de cette nature, et nous espérons bien qu'il ne sera pas nécessaire de prendre des mesures pour faire disparaître un malaise qui, pour le moment n'existe que dans l'esprit de l'honorable député. Quoi qu'il en soit, le ministère est tout disposé à prendre la chose en considération.

IMMIGRATION DES ENFANTS.

M. M. WILSON (Lennox) : Monsieur l'Orateur, avant que nous passions à l'ordre du jour, je tiendrais à mettre sous les yeux du Gouvernement certain entrefilet paru dans le " Citizen " d'hier, et que voici :

Dans une réunion que présidait M. l'amiral Freemantle, le projet de M. Gloses pour l'émigration à la Nouvelle-Ecosse des enfants pauvres a été exposé devant les contribuables de Southwark. On y a expliqué que lord Minto, le duc d'Argyle et le gouvernement canadien étaient tous en faveur de ce projet. On ajoutait que les contribuables seraient par là grandement soulagés.

La lecture de cet article m'amène à dire que les journaux font de fréquents commentaires sur la catégorie peu enviable d'immigrants qui arrivent dans nos villes. Certaines sociétés de bienfaisance ont dû se taxer plus que de raison pour assurer à ces gens le vivre et le coucher pendant l'hiver.

J'espère bien que cet entrefilet est dénué de tout fondment, car ce n'est pas là l'immigration qu'il nous faut.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Que l'honorable député veuille bien me faire tenir les renseignements qu'il possède à ce sujet, et je lui répondrai demain.

M. U. WILSON : J'ai fait savoir dès hier à l'honorable premier ministre la nouvelle publiée par le " Citizen " et ma lettre contenait copie de ce même entrefilet découpé dans le journal à son intention.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami m'a dit qu'il se proposait de porter la question devant la Chambre avant qu'elle se formât en comité de subsides ;or la Chambre est sur le point de se former en comité des subsides.

M. U. WILSON : J'ai rencontré depuis en dehors d'ici l'ex-ministre de l'Intérieur (M. Sifton) et il m'a dit qu'il en parlerait au premier ministre, ajoutant qu'il préférerait de beaucoup voir soulever la question sur la proposition de passer à l'ordre du jour et qu'alors il y répondrait lui-même.

Sir WILFRID LAURIER : Je renverrai donc à l'honorable député les pièces que l'on m'avait remises.

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

M. W. F. MACLEAN (York-sud) : Monsieur l'Orateur, avant que l'ordre du jour soit abordé, je voudrais dire un mot sur un sujet qui intéresse à un haut dégré la province d'Ontario d'où je suis, et, pour me conformer au règlement de la Chambre, j'entends conclure par une motion.

Il s'agit de la situation quelque peu équivoque que l'honorable député de London (M. Hyman) occupe dans cette Chambre. Le ministre des Travaux publics (M. Sutherland), qui siégeait ici comme représentant d'Oxford-nord, n'a pas, depuis la dernière élection générale, mis les pieds dans cette enceinte. On me dit qu'il est très malade, et j'en suis fort chagrin. J'ai beaucoup de considération pour cet homme qui jouit, je n'en doute pas, de l'estime de chacun de nous ici. Cependant, il ne faudrait pas oublier, surtout dans un temps comme celui-ci, que nous avons des usages constitutionnels à respecter ; et la situation que l'honorable député de London occupe dans cette Chambre comme ministre des Travaux publics ne me paraît guère cadrer avec ces usages. Au reste, j'irai plus loin et je ne crois pas me tromper si je dis que l'honorable député d'Oxford-nord a remis entre les mains du très honorable chef du cabinet sa démission de ministre des Travaux publics. A tout évènement, s'il est malade—et je sais qu'il l'est, je le dis avec regret—il est de son devoir de se démettre. S'il ne le fait pas, il appartient au premier ministre de le lui demander. Que si le premier ministre désire se donner un nouveau collègue dans la personne de l'honorable député de London, alors la constitution veut que ce dernier retourne devant ses électeurs et leur fasse approuver sa nomination. Des questions du plus haut intérêt s'agitent en ce moment, sur le mérite desquelles il est bon de consulter le sentiment public.

Si le très honorable premier ministre a confiance en sa politique, s'il a foi à sa grande majorité—et, à propos, quelle est cette majorité ?

Un député : Soixante et dix.

M. W. F. MACLEAN : Plus de soixante, n'est-ce pas, à la condition toutefois que depuis un jour ou deux elle n'ait pas diminué. Mais peu importe, l'usage constitutionnel n'en exige pas moins que la personne appelée à prendre le portefeuille des Travaux publics jouisse de la confiance de ses commettants et se fasse réélire. Si le premier ministre a dans sa poche la démission de M. Sutherland, il devrait en instruire le pays. En agir autrement, c'est mettre l'honorable député de London (M. Hyman) dans une position anormale.

Il y a plus, celui qui fait la besogne a droit au salaire, et, si l'honorable député de London fait l'ouvrage, c'est à lui que revient le traitement. Comme étant de la province d'Ontario, je tiens beaucoup à voir sur un bon pied ceux qui nous représentent dans le cabinet. Je n'entends pas qu'un ministre de cette grande province soit montré au doigt comme un déclassé, qu'on lui rende les hommages qui lui sont dûs et comme le veut la constitution. Le premier ministre est sans doute en mesure de déclarer vacant le siège d'Oxford-nord et rien n'empêche alors qu'il déclare aussi vacant celui de London. Peut-être bien que mon honorable ami le député de London (M. Hyman) préfèrera courir ses chances dans Oxford-nord. Qu'à cela ne tienne : la chose m'est bien indifférente ; et je serai satisfait s'il peut obtenir l'appui des gens de sa province et de son propre voisinage qui ont droit de le juger et de juger en même temps ceux qui lui sont associés dans l'administration.

Je propose donc que la séance soit levée.

Le très honorable sir WILFRID LAURIER (premier ministre) : Mon honorable ami se fait une habitude de proposer à peu près tous les jours l'ajournement de la séance. S'il y trouve son plaisir, personne, que je sache, ne saurait en être grandement incommodé. Il est bien libre, je suppose, de continuer ce petit jeu-là : la Chambre, en effet, ne peut guère s'en affecter.

L'honorable député dit que, si j'ai dans ma poche la démission du représentant d'Oxford-nord (l'honorable M. Sutherland) il est de mon devoir d'en prévenir la Chambre. Quant à cela, il a parfaitement raison, et c'est d'ailleurs le seul point sur lequel je puisse

tomber d'accord avec lui. Pour une fois, je le félicite de s'être montré exact dans ses théories sinon dans ses allégations de fait. Il dit avoir raison de croire que j'ai cette démission dans ma poche. Je voudrais bien savoir où l'honorable député a puisé ce renseignement. J'imagine qu'il n'osera pas mettre sur ce point la Chambre dans ses confidences. S'il y tient, je lui fournirai l'occasion de le faire.

M. W. F. MACLEAN : Je dirai bien au très honorable premier ministre ce que je pense.

Sir WILFRID LAURIER : Oh ! non ; ce que je veux, c'est que mon honorable ami me dise où il a pris ce renseignement, qu'à l'heure actuelle j'ai dans ma poche la démission du ministre des Travaux publics. Je le devine bien un peu : ce doit être dans l'imagination fertile du député de York-sud. Je ne vois pas d'autre source que celle-là ; car, à parler net, je n'ai point la démission de mon honorable ami le ministre des Travaux publics ,jamais il ne me l'a offerte. S'il l'avait fait, donnant pour cause son mauvais état de santé, je puis assurer l'honorable député d'York-sud d'une chose, c'est que j'aurais prié l'honorable ministre des Travaux publics de garder sa démission.

Quelques voix : Très bien ! très bien !

Sir WILFRID LAURIER : J'aurais dit au ministre des Travaux publics que tous les membres de cette Chambre, à une seule exception près, auraient été heureux d'apprendre qu'il y avait espoir qu'il resterait à son poste comme ministre des Travaux publics. Mon honorable ami le ministre des Travaux publics ne m'a pas offert sa démission, et j'en suis très heureux. Je ferai encore une autre observation. Mon honorable ami (M. Maclean) est d'avis que l'honorable député de London (M. Hyman) qui remplace le ministre, devrait aussi toucher les appointements de cette charge. Eh bien ! il y a apparence que cela ne préoccupe en rien mon honorable ami de London (M. Hyman), et je ne vois pas pour quelle raison mon honorable ami d'York (M. Maclean) s'en préoccuperait davantage.

M. W. F. MACLEAN : Le très honorable premier ministre a deux grands défauts : il a la prétention de vouloir être à l'apogée de sa carrière, et il se réfugie toujours derrière ses amis chaque fois qu'il lui arrive de violer la constitution. (Exclamations.)

Ces honorables messieurs de la droite peuvent rire tant qu'ils voudront, mais les faits sont les faits. C'est bel et bon de dire que nous avons une constitution, mais encore faut-il que nous la respections. Nous devrions cesser une bonne fois de la violer, soit parce que les intérêts de parti le demandent, ou parce que le premier ministre craint d'affronter l'opinion publique dans la province d'Ontario. C'est bel et bon de nous parler d'honneur personnel et de l'état de santé d'un honorable ministre, mais les considérations personnelles ne pèsent pas lourd quand il s'agit des affaires publiques. Il nous faut un ministre des Travaux publics qui ait l'appui de ses électeurs, et c'est ce que nous n'avons pas. Nous ignorons combien de temps on va laisser subsister cet état de choses, et bien que le premier ministre ne voit là aucune atteinte portée à la constitution, ce n'est certainement pas l'opinion qui aurait cours en Angleterre dans les mêmes circonstances.

Sir WILFRID LAURIER : Mon honorable ami est dans l'erreur.

M. W. F. MACLEAN : Le très honorable premier ministre me demande comment je puis savoir qu'il a en main la démission de l'honorable député d'Oxford-nord. Eh bien ! je crois que l'honorable député d'Oxford-nord a trop d'honneur, et il a aussi trop de sentiment de ses responsabilités, pour ne pas avoir depuis longtemps remis sa démission aux mains du très honorable premier ministre. Je m'en tiens là pour le moment, et je répète que l'état actuel des choses est loin d'être satisfaisant. Je ne désespère pas encore d'en arriver à faire partager ici mon avis au premier ministre. Il n'est pas l'un de ces hommes qui ne changent jamais d'opinion. Au contraire, je crois pouvoir dire que ses opinions se sont considérablement modifiées depuis hier, et que nous apprendrons avant longtemps qu'il est tout disposé à orienter dans un autre sens la politique dont il nous a tracé l'autre jour les grandes lignes. J'ai beaucoup d'estime pour le ministre suppléant des Travaux publics (M. Hyman)). Je le rencontre tous les jours avec plaisir, mais j'aimerais à le voir jouir en cette Chambre des honneurs qui lui appartiennent en propre. J'ai donc l'espoir que l'honorable premier ministre donnera à l'honorable député de London la position qui lui est due, tout en assurant en même temps le maintient des principes de la constitution.

(La motion d'ajournement est rejetée.)

SUBSIDES.

La Chambre se forme en comité des subsides.

Chemin de fer Intercolonial—déviation de ligne à Mitchell, $15,000.

M. EMMERSON : Il s'agit ici d'un nouveau vote. Au 1er juillet prochain, nous nous trouverons avoir dépensé environ $10,000, sur le crédit de $25,000 voté l'année dernière. Il y a là une courbe très prononcée de sept degrés qu'on veut abaisser à deux degrés. Il y a aussi un pont, qu'on désire remplacer.

M. FOSTER : Où se trouve Mitchell ?

M. EMMERSON : Cet endroit est sur le chemin de fer du comté de Drummond.

M. FOSTER : Combien pense-t-on que ces travaux pourront coûter en tout ?

M. EMMERSON : $25,000. L'entreprise pour le dressement de la voie représente $12,000, et le reste est pour dommages se rattachant au droit de passage, au ballast, aux changements de la ligne télégraphique, et ainsi de suite.

M. FOSTER : Que représente cette déviation ?

M. EMMERSON : La ligne actuelle a 8,740 pieds de longueur, et la réduction sera de 1,237 pieds. La rampe sera aussi abaissée de quatre dixièmes.

M. FOSTER : Il y a aussi une déviation à Saint-Léonard. Est-ce sur la même ligne ?

M. EMMERSON : Oui.

M. FOSTER : Quelle est la réduction, en cet endroit, pour la longueur, la courbe et la rampe ?

M. EMMERSON : Nous abaissons la courbe de cinq à deux degrés, la rampe d'environ huit dixièmes, et nous raccourcissons d'environ 128 pieds la distance de 5,850 pieds. Nous ne faisons pas cette déviation pour abréger la distance, mais afin d'abaisser la rampe et la courbe.

M. FOSTER : Y a-t-il d'autres travaux de déviation sur la ligne de Drummond ?

M. EMMERSON : Il n'y en a, je crois, qu'en ces deux endrois.

M. INGRAM : A quelle distance du pont se trouve cette courbe ?

M. EMMERSON : Les courbes, à Mitchell et à Saint-Léonard, sont près des ponts.

M. INGRAM : Ces changements vont-ils entraîner l'élévation de la rampe du pont à l'autre bout ?

M. EMMERSON : Je puis montrer un plan, que nous avions l'année dernière. Le pont était auparavant trop bas, et il a fallu tout de même l'élever.

M. LEMIEUX : Cette courbe se trouve partie dans Drummond et partie dans Nicolet. Elle affecte la forme d'un " S ", et elle est entièrement très prononcée.

M. FOSTER : Y a-t-il plusieurs courbes du même genre sur ce chemin ?

M. LEMIEUX : L'honorable ministre vient de nous dire qu'il n'y en a que deux.

M. FOSTER : Je suppose qu'il y en aura plusieurs autres aux élections prochaines.

M. LEMIEUX : Ce crédit a été voté long temps avant les élections. Il n'y a ici aucun nouveau crédit.

M. OSLER : A-t-on tenu un compte séparé de ce qui a été dépensé sur le tronçon de Drummond, depuis que ce chemin est passée à l'Etat ? Je vois que la Chambre a bien droit de demander qu'on tienne un compte de ce genre.

M. EMMERSON : Non, il n'y a eu aucun compte spécial, mais je ne crois pas qu'on ait dépensé beaucoup. La déviation en question constitue l'un des plus grands changements dont il ait jamais été question depuis que l'Etat a pris charge de ce chemin.

M. MORIN : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de nous indiquer la différence entre l'emplacement de l'ancien pont et celui du nouveau pont qu'il veut construire ? A quelle distance, en amont de la rivière, ce nouveau pont se trouvent-il de l'ancien ?

M. EMMERSON : Le plan indique tout cela.

M. MORIN : Il y a plusieurs choses que je ne m'explique pas. Quand le Gouvernement a acheté cette ligne en 1898, on nous a dit à diverses reprises que c'était là un chemin de fer de première classe, et l'Etat ne pouvait faire autrement que de l'acheter. En réalité, nous disait-on, on achetait là une véritable mine d'or. Je connais ce chemin de fer depuis déjà longtemps. Quand il à été construit, il n'y avait là aucune courbe, et voici que maintenant on nous parle de courbes très prononcées. Comment cela s'est-il fait ? L'honorable ministre pourrait-il nous l'expliquer ? L'honorable ministre n'avait pas alors la charge de ce département, et je ne veux pas le rendre responsable des déclarations fausses qui nous nous ont été faites, mais ces déclarations inexactes n'en ont pas moins été faites.

M. EMMERSON : Deux hirondelles ne font pas le printemps, et, pareillement, il faudrait plus de deux courbes avant que de passer condamnation sur tout un chemin de fer. Je crois, au contraire, que nous n'avons qu'à nous louer de l'exactitude des renseignements qui nous ont été fournis, puisqu'il n'a été nécessaire que de changer deux courbes de ce chemin de fer. L'intercolonial passe pour être un chemin de fer de première classe, et cependant il nous est nécessaire d'en corriger le temps à autre les courbes. Nous demandons $60,000 pour améliorer la courbe de Birch-Cove, en approchant de Halifax, et il y a plusieurs autres courbes et rampes sur l'Intercolonial. Ce n'est pas là une raison pour condamner l'Intercolonial, et l'on peut toujours assurer que, d'une manière générale, ce chemin de fer est l'un de nos meilleurs réseaux.

M. MORIN : J'admets tout cela, mais cela n'empêche qu'on avait fait, dans le temps mains éloges du Drummond.

M. EMMERSON : Et ces éloges tinnent toujours.

M. MORIN : Il y a un certain endroit, tout près de Saint-Germain, où la voie est inondée chaque année sur une longueur de six milles. Le Gouvernement a dû mettre, il y a quelques années, des rails sur des traverses pour empêcher la voie d'être emportée. On rehaussa ensuite la voie d'environ trois pieds. Comment se fait-il, si ce chemin était en si excellent état en 1898, qu'on trouve tant à redire aujourd'hui ? Alors, nous disait-on, les courbes étaient insignifiantes, et maintenant elles sont fort prononcées. On nous disait aussi en 1898, que les ponts pouvaient défier les siècles, et maintenant il faut tout recommencer. Pourquoi donc chercher ainsi à nous faire prendre des vessies pour des lanternes ? Je sais fort bien que ce chemin de fer n'était pas même, en 1898, un chemin de deuxième classe. Je me connais en chemin de fer, et je sais ce qu'on doit attendre d'un chemin de première classe. Comment expliquez-vous tout cela ?

M. HAGGART : Ce qu'a dit l'honorable ministre est exact. J'incline à croire qu'en effet ce chemin devait être excellent puisqu'on n'a jugé nécessaire de n'en changer que deux courbes. Tout de même, il nous faudrait ici plus de détails. Si je ne me trompe pas bien d'autres améliorations ont été effectuées sur ce chemin, et comme l'a fait remarquer l'honorable député de Dorchester on nous avait assuré, dans le temps, que ce chemin était de première classe et que les trains de l'Intercolonial pourraient y passer sans subir le moindre retard. Nous avons payé pour cette ligne $1,429,000, et on nous avait promis alors qu'on tiendrait un compte séparé pour ce tronçon, absolument comme pour le "Canada-Eastern." Nous avons certainement droit de demander au ministre à combien se sont élevées les dépenses de ce chemin, depuis que nous l'avons acheté en 1898.

Nous aurons alors autre chose que la simple parole du ministre pour permettre de juger s'il n'a fallu faire subir que deux améliorations au chemin. Si ma mémoire est fidèle, lors de l'achat de cette voie ferrée, le ministère des Chemins de fer et des Canaux a présenté un rapport relativement à l'état du chemin de fer. Ce rapport déclarait qu'il serait peut-être nécessaire de redresser une courbe très accentuée et de diminuer l'inclinaison de la voie dans le voisinage. Combien avons-nous dépensé pour un chemin de fer que l'on disait être de deuxième ordre, dans cette Chambre même, lorsqu'il fut acheté et quelles dépenses imputables sur le capital avons-nous faites jusqu'ici pour ce chemin ?

M. L. LAVERGNE (Texte) : L'honorable député de Dorchester (M. Morin) ne sait pas ce qu'il dit lorsqu'il prétend que le Gouvernement a élevé de trois pieds le terrassement à Saint-Germain. C'est absolument inexact. Tout ce que l'on a fait a été d'agrandir la cour afin de donner plus d'espace au trafic qui a augmenté considérablement depuis que le Gouvernement a fait l'acquisition du Drummond. Quant à Mitchell, il y a là une courbe dangereuse, et le Gouvernement fait très bien de rectifier l'erreur qui a été commise lorsqu'on a construit cette ligne. Je crois qu'il est du devoir des ingénieurs de l'Intercolonial d'y voir, afin d'empêcher les accidents qui peuvent se produire à cet endroit-là plutôt que d'attendre. Bien loin d'être blâmable, le Gouvernement a droit à nos félicitations pour les sages mesures qu'il prend. De plus, il ne faut pas oublier que le Drummond donne de bons revenus à l'Intercolonial. S'il y a une division qui paye toutes ses dépenses et donne des bénéfices, c'est celle du Drummond. On ne doit pas lésiner lorsqu'il s'agit de faire les réparations nécessaires pour assurer de plus grandes facilités au trafic de cette partie là du pays, et pour protéger la vie du public voyageur.

M. MORIN : Monsieur le président, l'honorable député (M. Lavergne) a parlé français. Je pourrais lui répondre dans la même langue, mais je lui répondrai en anglais. Je parlais d'un sujet et mon honorable ami a parlé d'autre chose. Voilà tout le secret. J'ai déclaré qu'en 1898, lors de l'achat du chemin, on avait dénaturé les faits. Je l'ai déjà dit et je le répète. Mon honorable ami dit que Saint-Germain est un endroit important où il se fait beaucoup de trafic. Je n'en doute aucunement ; je n'ai pas un mot à dire contre Saint-Germain. Je m'en tiens à ce que le Gouvernement a déclaré à la Chambre. Il nous a dit que ce chemin était de premier ordre et que son acquisition offrirait à l'Etat une belle occasion de réaliser des bénéfices. On nous disait : Nous aurons une voie ininterrompue depuis Halifax jusqu'à Montréal, ce qui favorisera beaucoup le chemin de fer que nous possédons déjà. Eh bien, quels avantages en retirons-nous aujourd'hui ? Un déficit d'un million de dollars . Comment expliquez-vous ce résultat ? Le résultat démontre que la droite a voulue jeter de la poudre aux yeux de la gauche en 1898, et elle tente encore le même jeu, mais elle ne réussira pas. Les preuves sont là ; les déclarations d'antan aussi. Et la somme—$1,600,000—a été versée. Voilà ce que j'ai dit et ce que je répète ; je ne retire pas une seule parole.

M. OSLER : Il y a un instant, le ministre (M. Emmerson) m'a répondu qu'il serait facile de se procurer un état des dépenses imputables sur le capital causées par le chemin de fer du comté de Drummond. Aurait-il l'obligeance de nous fournir cet état avant que la question revienne sur le tapis ?

M. FOSTER : Et je crois que le ministre pourrait en même temps nous fournir d'autres renseignements dont le besoin se fera vraisemblablement sentir au cours du débat. En soumettant des projets nouveaux au

Parlement, les ministres sont exposés à faire des calculs qui ne se réaliseront pas. Ils peuvent invoquer diverses excuses. Cependant, c'est une excellente chose d'examiner leurs déclarations et leurs promesses et de les comparer aux résultats obtenus. C'est ce que nous devrions faire, il me semble. Nous devrions savoir jusqu'à quel point se sont réalisées les promesses que les ministres nous ont faites à l'époque de l'acquisition de ce chemin. Or, leurs déclarations ne se rapportaient pas uniquement à l'état du chemin—pentes, courbes et le reste—il y avait aussi une considération importante : l'augmentation du trafic qui devait résulter de l'achat de cette voie ferrée. Certes, le Parlement à cette époque aurait entretenu une autre opinion si on lui avait dit que le Gouvernement se contentait d'acheter un prolongement de l'Intercolonial sans obtenir pour celui-ci aucun avantage sous forme d'échange de marchandises à transporter et, par conséquent, sans augmenter son trafic d'entier parcours. On nous parlait de la nature et de la quantité du trafic, du trafic-marchandises principalement, que le Grand Tronc procurerait à l'Intercolonial. Ces prévisions du ministre se sont-elles réalisées ? Ce marché a-t-il été respecté. J'ai eu l'occasion de parcourir ce qu'on est convenu d'appeler " exposé du litige " soumis aux arbitres dont les travaux, je m'imagine, touchent à la fin, relativement aux différends survenus entre le Grand-Tronc et l'Intercolonial. Rien ne saurait condamner plus hautement les promesses et les déclarations que faisaient le ministre des Chemins de fer et d'autres membres du Gouvernement en faveur de l'achat projeté de cette voie ferrée, que l'assertion faite quelques années plus tard par ce même Gouvernement relativement à l'inexécution des obligations qui représentaient une partie du prix d'achat. Si cet exposé du litige est véridique—du moins, il représente l'opinion du Gouvernement—il prouve qu'on les a continué à expédier les marchandises par la même voie.

Autre chose est de savoir s'il est possible d'obtenir une indemnité du Grand-Tronc. Cependant, on ne saurait lire cet " exposé du litige " sans se convaincre que les prévisions si optimistes du Gouvernement ne se sont pas réalisées. Par conséquent, les fonds publics ont servi à payer une chose qu'on ne nous a pas livrée. Nous n'avons pas eu le chemin qu'on nous avait promis. Celui qu'on nous a livré n'était certainement pas de premier ordre. Une somme considérable imputable sur le capital a été dépensée afin de permettre à l'Intercolonial de l'exploiter. Cette dépense était nécessaire. Mais, nous n'avons reçu aucune part de ce vaste amas de marchandises de l'Ouest que le réseau du Grand-Tronc devait recevoir puis remettre à l'Intercolonial. Au lieu de nous amener du trafic, le Grand-Tronc nous en prive à dessein, si les allégations que le Gouvernement a faites pendant les dernières années sont dignes de foi, ce que je crois. Il nous faut donc tenir les autorités responsables des prétextes qu'il a invoqués pour faire cet achat avec les fonds publics. Nous désirons savoir comment leur projet a tourné.

Je demande donc au ministre de nous communiquer un état indiquant la quantité des marchandises qui ont été remises à l'Intercolonial, chaque année, en exécution des marchés qu'on nous disait avoir conclus. Inutile d'entrer dans les détails ; le ministre comprend ce que nous désirons et il nous fournira sur ce sujet tous les renseignements qu'il possède. Mon honorable ami (M. Emmerson) n'est pas responsable de cet achat. J'ignore s'il l'aurait recommandé, s'il avait été ministre à cette époque. Pour lui comme pour nous, il est bon de savoir comment les choses ont tourné jusqu'ici et où nous en sommes relativement au chemin du comté de Drummond et au trafic qu'on devait nous procurer.

M. EMMERSON : Les renseignements demandés seront communiqués à la Chambre. A cet égard, je puis dire que la convention conclue en 1898 aurait pu être excellente et justifiable, dans l'hypothèse où les deux parties contractantes auraient rempli leurs engagements. Il me semble que le Parlement pouvait à bon droit croire que le Grand-Tronc, qui prenait des engagements, rempliraient fidèlement ses obligations. Dans cette hypothèse, le Parlement pouvait bien ratifier le marché. Néanmoins, celui-ci aurait pu ne pas être observé. Le Grand-Tronc aurait pu manquer plus tard à ses engagements. Cela n'aurait pas prouvé que le marché était mauvais, cela n'aurait pas fait honneur à la partie contractante qui, après avoir engagé sa parole, aurait négligé de la tenir. Quoi qu'il en soit, il n'y a rien de tel.

M. FOSTER : Nous le verrons mieux après avoir obtenu les renseignements.

M. EMMERSON : La question pourra alors être discutée et nous serons plus en état de dire si on a observé la lettre ou l'esprit du contrat.

M. OSLER : A propos de ce que le ministre vient de dire, lorsque le marché a été conclu, la gauche a fait observer avec insistance que le Grand-Tronc ne s'engageait que verbalement et que rien ne laisssait supposer qu'il était lié par la convention.

M. EMMERSON : Les avis sont partagés parmi les avocats.

M. OSLER : Pourtant, le Gouvernement n'a pris aucun moyen de rendre le marché plus stricte et, si les événements ont justifié les prévisions de l'opposition, le Gouvernement est coupable attendu qu'il a sciemment conclu une convention entachée de ce grave défaut.

M. EMMERSON : " De propos délibéré et avec préméditation."

M. OSLER : Puisque le ministre le dit, j'en conviens. Le Gouvernement a de propos délibéré conclu un marché qu'il savait défectueux. Ce n'est pas ainsi que les choses se passent en affaires.

Améliorations et agrandissements, à Moncton, $110,000.

M. EMMERSON : L'an dernier, nous avons ouvert un crédit de $210,000 et nous avons dépensé $100,000 au cours de l'exercice, de sorte qu'il s'agit de voter de nouveau $110,000.

M. FOSTER : Combien se propose-t-on de dépenser en tout, à Moncton ?

M. EMMERSON : S'il faut agrandir les bureaux de Moncton, la dépense totale s'élèvera à un demi-million de dollars, y compris les fonds déjà employés. Cela implique l'agrandissement de l'atelier des machines et la construction d'une nouvelle usine et d'un deuxième étage au-dessus de l'atelier aux wagons. Il y a un grand nombre de fortes dépenses.

Cela implique aussi l'achat d'un autre terrain de quinze acres environ près de la station. Ce terrain est situé entre la ligne nord et celle qui aboutit à Saint-Jean. Nous sommes très à l'étroit et, de plus, nous espérons que le Grand-Tronc-Pacifique entrera dans la ville de Moncton, ce qui obligera l'Intercolonial a acquérir une partie de ce terrain. Mon honorable ami, le représentant de Lanark (M. Haggart), qui a été ministre des Chemins de fer et des Canaux, doit savoir qu'il est question de cet achat depuis quelques années ; à l'heure qu'il est, il faut le conclure.

M. FOSTER : Qu'a-t-on fait aux bureaux?

M. EMMERSON : Si le trafic du chemin de fer augmente il faudra construire une autre aile. Depuis, deux ou trois ans, nous avons construit un troisième étage. Il n'y a pas d'ascenseur dans cet édifice. S'il n'y a pas moyen d'ajouter un autre étage, il faudra construire une aile nouvelle. Les employés sont très à l'étroit. Il y a quelques années j'ai eu l'occasion de visiter cet édifice et j'ai compris qu'il ne fallait pas tolérer l'état de choses qui existait alors dans l'intérêt de la santé publique, sinon pour d'autres raisons.

M. FOSTER : Les égouts sont défectueux ?

M. EMMERSON : Non, il y a trop de personnes dans chaque pièce.

M. FOSTER : Il me semble qu'on pourrait remédier à cet inconvénient sans faire des dépenses imputables sur le capital.

M. EMMERSON : Mon honorable ami veut peut-être laisser entendre que nous pourrions nous dispenser des services de quelques-uns des employés de là-bas ; à vrai dire ce serait une solution de la difficulté. Cependant, je crois qu'il y a lieu d'imputer cette dépense sur le capital.

M. OSLER : Ne vaudrait-il pas mieux en avoir le cœur net ? D'année en année, nous augmentons la dette apparente du pays en dépensant pour l'Intercolonial des sommes imputables sur le capital. Qu'on comble le découvert chaque année ; autrement, notre dette se chiffrera par une centaine de millions de dollars et l'actif du Canada ne sera que fictif. Toutes nos dépenses pour ce chemin de fer ont été faites à compte du capital. Changeons de méthode afin que le public sache exactement chaque année ce qu'il nous coûte.

M. EMMERSON : M'est avis qu'il y a d'autres chemins de fer que l'Intercolonial qui sont obligés de faire des dépenses imputables sur le capital et de demander au Parlement, à cette fin, l'autorisation d'émettre de nouvelles actions. Bien qu'il n'y ait pas un grand nombre d'années que je fais partie de cette Chambre, j'ai vu de grandes compagnies canadiennes de chemins de fer venir nous demander l'autorisation d'améliorer leur réseau, d'établir et de perfectionner leurs installations terminales, d'agrandir leurs bureaux et leurs bâtiments. Cela n'est pas rare de la part des chemins de fer, et l'Intercolonial n'est pas à blâmer de suivre leur exemple, au besoin.

M. OSLER : Là-dessus, le ministre a parfaitement raison, mais il y a une différence. Ces compagnies qui viennent nous demander l'autorisation d'augmenter leur capital sont obligées de faire un emprunt public, et elles ne pourraient pas emprunter sans augmenter leur capital afin de payer l'intérêt. Mais, dans l'espèce, il est impossible que ces dépenses soient une source de recettes suffisantes pour couvrir l'intérêt.

M. MORIN : Le ministre a parfaitement raison. Mais, tandis que certaines compagnies viennent nous demander de modifier leurs lois organiques d'autres vendent leur réseau à l'Etat. Nous avons eu un exemple lors de la vente du chemin de fer du comté de Drummond et un autre lors de la vente du " Canada-Eastern ". Ces compagnies se sont débarrassées de leur chemin de fer et ont empoché l'argent.

M. EMMERSON : Elles ont prétendu avoir perdu de l'argent dans l'opération.

M. CROCKET : Je demanderai au ministre si le Gouvernement se propose d'ériger une nouvelle gare à Frédéricton ? La gare du Canada-Eastern dans cette ville est trop petite pour une ville de l'importance de Frédériction. J'ajouterai que la gare du Pacifique-Canadien dans cette ville ne répond pas aux besoins de la population. J'ai souvent entendu dire que le ministre des Chemins de fer et des Canaux devrait s'entendre avec la compagnie du Pacifique-Canadien pour construire une gare commune, si c'est

possible. Je signale cette question au ministre des Chemins de fer et des Canaux afin qu'il s'en occupe.

M. EMMERSON : Je crois que je pourrai m'occuper de cette requête si mon honorable ami réussit à s'entendre avec l'honorable député (M. Haggart) qui occupe le siège qui se trouve devant lui. Mais je ne veux pas que le "Canada-Eastern" passe pour un panier percé, comme l'a prétendu le député de Lanark. L'achat de ce chemin de fer est si récent que je n'ai pas eu le temps de penser à lui faire subir de grandes améliorations. La gare dont il se servait à Frédéricton a été de quelque utilité, il me semble, mais j'ignore si elle répond aux besoins du trafic. Naturellement, ce sont là des choses dont il faut tenir compte. J'ai compris que le "Canada-Eastern" devait jusqu'à un certain point se soutenir par lui-même ; si le trafic et la situation financière de ce chemin me permettent de lui faire subir des améliorations, je le ferai. Cependant, jusqu'ici, il ne m'a pas paru urgent de construire immédiatement une nouvelle gare à Frédéricton.

M. FOSTER : Le ministre ayant dit qu'une partie du crédit servira à agrandir les bureaux, je voudrais qu'il nous apprenne en peu de mots quelle différence il établit entre les dépenses à compte du capital et les dépenses imputables sur le revenu à l'égard des différents travaux exécutés sur l'Intercolonial. Après avoir étudié la question et écouté les discussions qui ont eu lieu dans le passé il me semble qu'on a trouvé un moyen très facile, s'il n'est pas des meilleurs, de diminuer les déficits quand on peut compter sur le crédit national, en imputant sur le capital des dépenses qui devraient raisonnablement être payées à même les recettes ordinaires du chemin de fer. Je sais qu'il est parfois difficile d'établir une ligne précise de démarcation entre les dépenses à compte du capital et à compte du revenu, mais il doit y avoir et je crois qu'il y a eu ce qui a trait à l'établissement et à l'entretien des voies ferrées, une distinction bien claire et bien précise et j'aimerais que le ministre nous apprenne quel principe il adopte à ce sujet et qu'il donne au comité des renseignements sur la ligne de conduite suivie par d'autres compagnies de chemins de fer tant au Canada qu'au Etats-Unis. Le ministre comprendra qu'à moins de faire scrupuleusement la distinction entre ces deux chapitres de dépenses, il serait impossible au pays de juger comment l'Intercolonial est administré et quel est le bilan de ses recettes et de ses dépenses. M'est avis qu'on impute de nos jours sur le capital plusieurs dépenses qu'on n'imputait pas autrefois sur le même compte. Quoiqu'il en soit, nous serons plus en mesure de bien comprendre et de juger avec sagesse, si le ministre nous fait connaître dès maintenant quelle ligne de démarcation il établit entre les dépenses à compte du capital et les dépenses imputables sur le revenu.

M. EMMERSON : Monsieur le Président, il est très facile d'expliquer la règle adoptée et généralement suivie dans l'administration de l'Intercolonial. Tous ceux qui sont versés dans les questions de chemins de fer admettent que toute somme consacrée à l'amélioration de la voie ferrée est imputable à juste titre sur le capital. Le coût des constructions nouvelles, des travaux nécessaires à l'exploitation fructueuse du chemin, des accessoires améliorés, c'est-à-dire des accessoires dont on ne s'était encore servi, peut à bon droit s'imputer sur le capital, s'il ne s'agit pas seulement de remplacer quelque chose qui existait déjà. Il peut y avoir des exceptions, mais règle générale, on ne doit pas, dans une certaine mesure, porter au compte du capital le coût des choses qui en remplacent d'autres semblables.

M. FOSTER : Dans quelle mesure ? Citez un exemple.

M. EMMERSON : S'il s'agit d'une imputation nouvelle on peut en imputer le coût sur le capital, mais s'il s'agit seulement de remplacer quelque chose qui existait déjà, la dépense est à proprement parler une charge que le revenu doit supporter. Il est très difficile d'établir exactement une distinction entre les deux.

M. FOSTER : Par exemple, si le ministre remplaçait des rails de 60 livres par d'autres de 90 livres ?

M. EMMERSON : Il y a une différence. Une règle particulière a été établie et suivie à ce sujet. Cette question a été débattue à maintes reprises dans cette enceinte. J'indique la ligne de conduite qu'on suit ordinairement. Lorsque les députés de la gauche administraient l'Intercolonial et depuis, on a imputé sur le capital des dépenses qui ne répondaient pas strictement à la définition que j'ai donnée ; la règle n'a pas été rigoureusement observée.

M. HAGGART : Les observations du représentant de Toronto-nord (M. Foster) soulèvent un problème intéressant : quelles dépenses doit-on imputer sur le capital et quelles autres dépenses faut-il imputer sur le revenu. Un ministre prodigue, un ministre qui dépense sans compter...

M. EMMERSON : Vous ne parlez pas de moi ?

M. HAGGART : Aucunement. On ne devrait pas faire de dépenses imputables sur le capital pour cette partie de l'Intercolonial qui relie Montréal à Halifax ni pour aucune autre partie du chemin tel qu'il est aujourd'hui. J'énonce une doctrine, dont je ne suis pas l'auteur, mais qui fut celle du leader libéral, M. Mackenzie, qui soutenait que le compte du capital ne servait qu'à justifier la maladministration du réseau.

Rien ne sert d'établir des comparaisons entre les dépenses des différents gouvernements. Si l'on permet à un ministre d'imputer sur le capital des dépenses ordinaires, il n'y aura plus de bornes au gaspillage. Que penser de l'honorable ministre qui dépense annuellement près de $4,000,000 pendant trois ou quatre ans pour un chemin de fer établi depuis quarante ans environ...

M. EMMERSON : En réalité, il n'y a que trente ans que la division septentrionale est en état d'exploitation jusqu'à Rivière-du-Loup.

M. HAGGART : Une partie du chemin était parachevée avant la Confédération.

M. EMMERSON : Je parle de cette partie du réseau qui s'étend entre Moncton et Rivière-du-Loup. Elle n'a été mise en exploitation qu'en 1875.

M. HAGGART : Peu importe une année ou deux. Le ministre s'arrête à des vétilles. Il y a quarante ans bien comptés. Nous sommes en 1905 et dès 1865, une partie de l'Intercolonial était exploitée. Cela ne fait-il pas quarante années ?

M. EMMERSON : Vous avez parfaitement raison, mais je parlais de la division nord jusqu'à Moncton.

M. HAGGART : Et moi, je comparais l'Intercolonial tel qu'il existait alors avec l'Intercolonial tel qu'il existe aujourd'hui. M. Mackenzie disait qu'il fallait cesser d'imputer sur le capital les dépenses de ce chemin de fer. Néanmoins, il y a un compte du capital pour un chemin qui relie Montréal à Halifax depuis quarante ans dans le but d'imputer sur ce compte les dépenses résultant des travaux d'amélioration. Rendez-vous sur les lieux et vous constaterez qu'on a dépensé de huit à dix millions de dollars sur le parcours de la voie en améliorations, prolongements des voies de garage, construction de hangars et menus travaux, et le ministre, afin de faire bonne figure devant la Chambre, impute ces dépenses sur le capital. Il déclare que le gouvernement conservateur en faisait autant. Qu'il me soit permis de lui dire que, lorsque j'administrais cette voie ferrée, j'aurais imputé sur le revenu et non sur le capital le coût des travaux qu'il fait exécuter à Moncton.

M. EMMERSON : Puisque vous dites cela, je suis d'avis que vous n'étiez guère renseigné.

M. HAGGART : Le ministre donnerait un meilleur ton à nos délibérations et ferait preuve de plus de dignité, en cessant ces saillies digues des ménestrels nègres. Il en a un peu trop abusé récemment et ne doit pas s'étonner de recevoir une leçon ou deux. A peine est-il entré dans l'exercice de ses fonctions et au courant de la procédure parlementaire ; aussi je lui apprendrai que nous n'avons pas été habitués à ce sans-gêne. Il est d'usage de conduire le débat avec gravité, de répondre avec dignité aux interpellations au lieu de s'en débarrasser au moyen de facéties dignes de ménestrels nègres.

Sous le régime conservateur, je le répète, les dépenses causées par le renouvellement des rails de l'Intercolonial et les autres dépenses de même nature étaient imputées sur le revenu et non sur le capital. L'ancien ministre des Chemins de fer a changé cette pratique ; aussi, est-il impossible d'établir une comparaison entre l'administration de cette voie ferrée du temps des conservateurs et de nos jours. La seule solution de la difficulté a été proposée par mon honorable ami (M. Osler) lorsqu'il a dit que le temps était arrivé de clore le compte du capital de l'Intercolonial, afin que le pays puisse voir d'un coup d'œil quels sont en réalité les frais d'exploitation du chemin. Peu importe à ceux qui sont initiés, parce qu'en examinant les comptes du capital et du revenu, ils peuvent facilement se rendre compte de la situation. La nouvelle méthode ne trompe que le vulgaire lorsqu'il veut comparer l'administration de l'Intercolonial sous deux gouvernements différents.

M. EMMERSON : Il est regrettable que mes critiques poussent mon honorable ami (M. Haggart) à manquer aux égards que les députés se doivent entre eux. Evidemment, j'ignore plusieurs détails de la procédure parlementaire et une foule d'autres choses, mais je devrai, il me semble, m'adresser à d'autres qu'à l'honorable député pour me renseigner, car je n'ai rien a apprendre de lui. Il a déclaré que l'Intercolonial est parachevé depuis quarante ans et que, depuis, nous n'avons cessé de faire des dépenses pour ce chemin. L'Intercolonial proprement dit n'existe que depuis 1871 et la partie du réseau qui relie Truro à Rivière-du-Loup n'a été parachevée qu'en 1876. Auparavant, il y avait deux voies ferrées ; l'une, appelée le chemin de fer Européen et Nord-Américain, de Saint-Jean à Shédiac; l'autre, comme sous le nom de chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, d'Halifax à Truro et à Pictou. J'ai dit et je répète que, depuis qu'il existe un chemin de fer Intercolonial, on a adopté une règle invariable au sujet des dépenses imputables sur le capital, d'un côté et des dépenses à compte du revenu de l'autre.

Cette règle a été observée et elle est conforme aux données des spécialistes. Il peut y avoir eu des exceptions de temps à autre, mais elles ont eu lieu sous tous les régimes. Je me suis permis de révoquer en doute l'assertion de mon honorable ami (M. Haggart) qui disait que, sous son administration, on aurait imputé sur le revenu les dépenses causées par la construction de nouveaux ateliers ou de nouveaux bureaux à Moncton. Il semble que j'aie provoqué sa colère en disant qu'il n'aurait pas parlé somme il l'a fait s'il avait été au fait de ce qui se pas-

sait sur l'Intercolonial sous son administration. Je parle en connaissance de cause et j'affirme que, depuis que l'Intercolonial existe, on a imputé sur le capital le coût de la construction de nouveaux ateliers et de l'outillage nécessaire à la fabrication des locomotives.

M. HAGGART : Dois-je comprendre que le ministre affirme que, de mon temps, ces dépenses étaient imputés de cette manière ?

M. EMMERSON : Oui.

M. HAGGART : Je le nie.

M. EMMERSON : Si j'avais su que mon honorable ami aurait nié cela, j'aurais apporté des preuves ; les comptes publics en font foi. Au reste, cette discussion a lieu chaque année et elle a un caractère académique car, pour le public, ce n'est qu'une question de comptabilité. La population du Canada est obligée de solder la note et peu lui importe que les dépenses soient imputées sur le capital ou sur le revenu.

Depuis que j'ai pris charge du département, j'ai toujours surveillé de près la comptabilité, et je ne crains pas les déficits.

M. FOSTER : C'est évident.

M. EMMERSON : Je ne crains pas plus les déficits qu'on pourrait avoir à me reprocher pour l'Intercolonial, que ces messieurs de la gauche ne craignaient autrefois les déficits pour nos canaux. Je sais parfaitement à quelle cause il faut attribuer les déficits de l'Intercolonial, et tous ceux qui tiennent à ce que la Confédération respecte les engagements qu'elle a contractés savent aussi parfaitement à quelle cause attribuer ces déficits. Nous savons tous que les déficits de l'Intercolonial sont imputés aux Provinces maritimes. Mais l'Intercolonial se trouve placé dans des conditions toutes particulières. Je devrais à la Chambre des excuses pour des déficits qui seraient dus à des dépenses extravagantes ou non justifiables. Mais je n'ai pas d'excuses à présenter, au sujet de déficits relevant de causes absolument indépendantes de ma volonté, et de conditions remontant à l'origine même de la constitution de l'Intercolonial.

M. OSLER : L'honorable ministre n'a pas le droit de dire que cette discussion est purement académique. Au contraire, cette discussion est des plus importantes. Les comptes de l'Intercolonial font foi que les montants portés au compte du capital sont pour la plupart étrangers à ce compte, en se basant ici sur les principes généralement admis en affaires de chemins de fer. Je n'ai pas de reproches à formuler au sujet de ce qu'il peut nous en coûter pour tenir l'Intercolonial en opération. Il est nécessaire que ce chemin de fer soit maintenu sur un excellent pied, même si nous devions y perdre. Mais on n'est pas justifiable de porter, chaque année, ces déficits, au compte du capital. Qu'on nous montre exactement ce que ce chemin de fer nous coûte, c'est là la vraie manière de procéder. Nous voici maintenant en face d'un problème bien plus difficile à résoudre que celui de l'Intercolonial, que le Gouvernement a pris sous son égide. Il va nous falloir résoudre la question de savoir si, en exploitant ce chemin de fer, nous ferons face à l'état réel des choses, quelles qu'elles soient, ou bien si nous essaierons de nouveau à leurrer le public en portant chaque année au compte du capital des montants qui devraient être portés au compte des frais d'exploitation. C'est là une question des plus graves, car cela pourrait nous entraîner à un état de choses à côté duquel les déficits de l'Intercolonial ne seraient plus que simple bagatelle. Je crois que c'est un principe généralement admis que les dépenses du capital d'un nouveau chemin durant les premières dix années d'exploitation, égalent le coût d'origine. Mais après qu'un chemin a été en exploitation pendant vingt ans ou plus, et qu'il est arrivé à son plus haut point d'excellence—et, si j'en juge par ma propre expérience, l'Intercolonial est un superbe chemin de fer—tous les frais doivent être portés aux dépenses et ne devraient jamais être ajoutés à la dette publique d'un pays. Nous voyons ici portés au compte du capital des montants qu'aucune compagnie de chemin de fer, ayant à faire un rapport à ses actionnaires, n'oserait porter à ce compte. J'aimerais que l'honorable ministre pût nous indiquer combien on a dépensé, par exemple, pour le matériel roulant, et combien on a porté au compte du capital depuis 1896. J'aimerais aussi avoir un état détaillé du matériel roulant, tel qu'il existe actuellement, et un état de la valeur de ce matériel. Je crois que nous verrons alors que des millions de dollars qui auraient dû être portés au compte du revenu, l'ont été au compte du capital. Je ne crois pas que l'honorable ministre pourrait nous montrer un seul rapport de ce chemin de fer, dans la bibliothèque, où de semblables dépenses auraient pu être portées au compte du capital. L'occasion me semble ici excellente pour parler de tout cela, afin que nous sachions exactement ce qu'on entend faire pour l'Intercolonial.

M. FOSTER : Nous en sommes arrivés, je crois, à une phase absolument critique au sujet de la gestion de l'Intercolonial. Et, quant à moi, je suis bien résolu à pousser les choses jusqu'à ce que nous en soyons arrivés à un système de comptabilité pouvant nous indiquer les résultats généraux de l'exploitation de ce chemin.

Je dois relever une remarque faite par l'honorable ministre et cela sans que je veuille en rien lui être ici désagréable. Il dit qu'il est indifférent de porter les dépenses du chemin au compte du capital ou à celui des frais courants, que cela est pour affaire de comptabilité, et qu'en définitive se sont là des dépenses que le pays est appelé à solder. J'ai de fortes objections à

cela. Il peut se faire qu'il n'y ait aucune différence, en tant qu'il s'agisse du montant total que le pays est appelé à payer dans une seule année ; mais il n'en saurait être de même sous d'autres rapports. Si vous commencez à porter ces dépenses au compte du capital, tout simplement parce que la chose peut vous être convenable à un moment donné, et que cela devienne ensuite la pratique courante, alors vous vous acheminez inévitablement vers les extravagances. Le ministre peut être animé d'excellentes intentions ; mais tant qu'il sera libre de puiser dans le trésor public pour faire face à toutes sortes de dépenses, et si l'on songe à la pression formidable à laquelle il sera exposé, on pourra toujours lui rétorquer l'argument bien connu : Qu'est-ce que cela peut bien vous faire ? Portez ces dépenses au compte du capital, sans que rien n'apparaisse dans les déficits et vous verrez les extravagances augmenter d'année en année. Cela aura aussi un autre effet. Il ne s'ensuivra pas seulement des abus de toute sorte, pour ce qui est des choses relevant du département de l'honorable ministre, mais le pays se trouvera à être par là même dans l'impossibilité de savoir à quoi s'en tenir, et de faire entendre, le cas échéant, ses protestations. Ce que le public est le plus apte à constater, ce n'est pas à combien se montent les dépenses du capital pour l'exploitation du chemin, mais quelle est la différence entre les dépenses courantes et les revenus. Si donc, grâce à cette comptabilité fantaisiste, vous portez au compte du capital ce qui appartient au compte des dépenses courantes et doit contribuer à grossir le déficit, vous empêcher par là même le public de savoir à quoi s'en tenir et d'appliquer, au besoin, les remèdes nécessaires.

Le très honorable premier ministre a déjà dit, non pas seulement une fois, mais plusieurs fois, dans la province d'Ontario, que l'Intercolonial était en quelque chose une leçon de choses qui devrait suffire à nous guérir une bonne fois de la nationalisation des chemins de fer. Il a dit que l'Intercolonial n'avait jamais donné de bénéfices, et qu'aucun ministre n'avait pu réussir à en tirer profit, ce qui n'est pas tout à fait exact en tant qu'il s'agisse de l'équilibre de recettes et des dépenses. Bien entendu, si on a aussi voulu parler de l'intérêt, il est bien vrai que l'Intecolonial n'a jamais donné de bénéfices.

Le très honorable premier ministre s'était alors avisé qu'il ferait bien de paraître jeter du blâme sur ses ministres, et il nous a dit pourquoi ses ministres n'avaient pas mieux réussi. C'était, disait-il, parce que l'Intercolonial reposait tout entier sur un système vicieux. On ne saurait nier que c'était là une déclaration extrêmement importante, de la part d'un premier ministre, que de venir nous dire qu'un grand chemin de fer, dont les dépenses courantes et les dépenses de capital représentaient des millions de dollars, ne devait ses déficits qu'au système vicieux sur lequel il reposait. Le pays en est arrivé, je crois, à un point, où il lui plairait d'être renseigné sur ce système, afin de voir si, par hasard, on n'en pourrait point trouver un meilleur. Il ne servira à rien de chercher à lui jeter de la poudre aux yeux en portant au compte du capital ce qui doit être porté au compte des dépenses, même s'il fallait pour cela grossir les déficits. Il y a encore une autre remarque que je dois relever. Je constate que l'honorable ministre a pris depuis quelque temps l'habitude d'avoir une réponse toute prête, chaque fois qu'on cherche devant lui à comparer l'Intercolonial aux autres chemins de fer. Et cette réponse, c'est qu'on n'a jamais prétendu que l'Intercolonial donnerait des bénéfices, que ce chemin de fer avait été construit dans des conditions tout à fait exceptionnelles, et qu'on avait voulu en faire une voie de communication entre les provinces plutôt qu'une voie de commerce proprement dite. Cet argument ne manque pas d'une certaine force, mais on en abuse vraiment trop, et je crois que l'honorable ministre surtout s'en sert trop souvent pour tenter de justifier ses déficits et ses dépenses. Il est vrai qu'il y a eu des déficits, mais, d'autre part, il n'est pas vrai qu'on ait jamais prétendu que l'Intercolonial, sous une gestion intelligente, ne finirait pas par rembourser ses dépenses, tout en restant un chemin de fer de première classe. Je n'ai pas, quant à moi, le moindre doute que l'Intercolonial, convenablement administré, peut rembourser chaque année ses dépenses, et cela avec le même système de comptabilité que celui des autres chemins de fer, pour ce qui est des dépenses courantes et des dépenses de capital. Voici que nous venons de passer par une des années les plus prospères que nous ayons jamais eues au Canada, une année où tous les autres chemins de fer ont fait des affaires d'or ; et cependant l'Intercolonial, bien qu'il soit en opération depuis trente ans, que toutes ses dépenses initiales aient été payées et qu'il ait un matériel et une voie superbe, accuse un déficit plus considérable que jamais. Voilà qui doit certes nous donner sérieusement à penser. Je ne blâme pas les fonctionnaires du chemin de fer. Au contraire, je crois que l'un des meilleurs résultats de l'administration de mon honorable ami de Lanark (M. Haggart) est qu'il a jeté en grande partie la responsabilité de la gestion sur les fonctionnaires du chemin, et qu'il leur a laissé toute la latitude possible pour employer et congédier ceux qu'ils voudraient. Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Nous voyons rétabli le système vicieux dont a parlé le premier ministre, c'est-à-dire le favoritisme et ce système est la plaie de ce chemin de fer sur toute la ligne, depuis Halifax jusqu'à Montréal. Je dis que je n'ai pas l'ombre d'un doute que si l'administration de ce chemin de fer était entre les mains d'une commission entièrement à l'abri

des influences de parti, et qui serait responsable de la gestion du chemin, on finirait par tirer des bénéfices de l'Intercolonial. On ne peut arriver, actuellement, à rien de bon, parce que, d'un bout à l'autre de la ligne, c'est un chassez-croisé incessant pour faire entrer des protégés dans le service, et parce qu'il y a peu de ministres qui soient en état de résister à cette pression. Voilà sur quoi je désire attirer l'attention de l'honorable ministre. Toutes ces choses-là seront mises en discussion, et le public paraît désirer maintenant qu'on en finisse une bonne fois. J'ai l'espoir que nous allons aborder cette discussion, non pas en perdant du temps à faire des accusations personnelles, ce qui obligerait aussi les accusés à se défendre, mais avec la ferme volonté de nous mettre sérieusement à l'œuvre et de voir si nous ne pourrions pas faire de l'Intercolonial, non pas tant un meilleur chemin de fer au point de vue du matériel et de la voie, qu'un exemple d'excellente gestion à léguer à ceux qui viendront après nous.

M. BARKER : Voilà déjà trois ou quatre ans que je me suis lancé moi-même dans cette discussion, et je ne crois pas que le temps que nous y avons consacré ait été entièrement perdu, même pour le Gouvernement. L'honorable ministre nous a déclaré que le déficit de l'Intercolonial s'élevait cette année à quelque chose comme un million de dollars. Voilà une perte sèche pour le pays, et cela précisément à une époque où tous les autres chemins de fer ont réalisé de jolis bénéfices. Ce que j'ai toujours prétendu, depuis que j'ai l'honneur de faire partie de cette Chambre, c'est que le Gouvernement tenait les comptes de l'Intercolonial d'une telle manière qu'il était absolument impossible de comparer la gestion de ce Gouvernement avec les gestions des gouvernements précédents, et même qu'il était impossible de comparer l'administration d'une année avec celle d'une autre année. Il ne devrait y avoir, pourtant, aucune différence entre le système de comptabilité de l'Intercolonial et le système des autres chemins de fer. Même, le Gouvernement devrait avoir ici encore plus de raisons d'abolir entièrement, si possible, le compte du capital. Au lieu de cela, on a pris l'habitude, chaque année, de se décharger de toutes responsabilités pour les frais d'exploitation, et de montrer des profits fictifs, ou de réduire les frais réels d'exploitation en jonglant en quelque sorte avec les chiffres, c'est-à-dire en exécutant ce que toute autre compagnie de chemin de fer appellerait ici des tours de passe-passe. J'ai déjà eu l'occasion, à plusieurs reprises, d'attirer l'attention de la Chambre sur l'entretien du matériel roulant, et je suis heureux de pouvoir dire que, l'année dernière, l'honorable ministre a réussi à améliorer quelque peu les choses sous ce rapport. Je crois que le relevé qu'il nous a soumis, au sujet du matériel roulant, et bien qu'il reste encore beaucoup à faire, est le plus satisfaisant que nous ayons vu depuis quatre ou cinq ans. L'honorable ministre a réussi à remettre les choses à peu près au point où elles étaient sous l'administration de l'honorable député de Lanark-sud. Mais il n'en a pas moins porté au compte du capital, c'est-à-dire ajouté à la dette du pays, le coût de deux cents trente-cinq articles de matériel roulant, depuis des locomotives jusqu'à de simples wagons découverts.

Ce n'est pas tout. Dans le temps même qu'il en agissait ainsi, l'honorable ministre avait du matériel roulant ayant besoin de réparations, et qu'il aurait dû remettre en service, pour un montant supérieur à ces nouveaux achats. Mais il négligea ces réparations, ce qui a été cause que, à la fin de l'année, il y avait 268 locomotives et wagons qui n'étaient plus, s'il faut l'en croire, d'aucune utilité. Quelles excuses pourrait donc invoquer l'honorable ministre pour avoir acheté ces 235 articles de matériel roulant dont je viens de parler, et avoir porté tout cela au compte de la dette du pays? L'honorable ministre nous dira peut-être que pas une année ne se passe sans que des wagons et locomotives ne deviennent hors de service. Mais son rapport fait foi que 119 wagons et locomotives, qu'il avait déclarés l'année précédente avoir besoin d'être reconstruits, avaient été laissés tels quels dans les ateliers toute une année. Au commencement de l'année, il en avait 585 hors de service. Il en a reconstruit 466, et quant à ce qui restait, c'est-à-dire les 119 autres, on n'en a pas tenu plus de compte durant toute une année que si c'eût été là de la vieille ferraille. Il peut se permettre ces fantaisies, parce qu'il a à son service un comptable fort habile qui porte le nouveau matériel roulant au compte de la dette du pays. Comment pourrait-on mieux faire toucher du doigt le danger et la folie d'un pareil système? On a déjà démontré à plusieurs reprises, et on a prouvé par les chiffres mêmes du rapport du ministre, que quand son prédécesseur annonçait, certaines années, qu'il y avait eu de légers bénéfices dans l'exploitation du chemin de fer, c'était plutôt alors un déficit considérable qu'on aurait dû nous annoncer, si le système de comptabilité avait été celui en usage parmi les compagnies ordinaires de chemins de fer. Et cependant cela n'a pas empêché le ministre des Finances de venir nous faire remarquer à quel point le pays devait être reconnaissant au Gouvernement actuel pour une administration qui avait enfin permis de sortir l'Intercolonial du chaos des déficits.

L'honorable ministre (M. Emmerson) recueille maintenant quelques-uns des résultats de cette politique. Il lui faut aujourd'hui bien voir au renouvellement du matériel roulant. Si ces 585 wagons et locomotives avaient été tenus avec le même soin qu'on y apporte sur un chemin de fer ordinaire, l'honorable ministre se serait épargné des dépenses considérables. Mais il lui a fallu, ici, faire beaucoup plus que son prédécesseur. Son prédécesseur aurait remué ciel et terre au lieu de cette perte de plus d'un

million de dollars. L'honorable ministre n'a pas eu le courage de faire face à la situation, et c'est pourquoi nous l'avons vu mettre au rancart 268 wagons et locomotives pour les remplacer par du matériel neuf aux frais du pays. Je ne veux pas discourir plus longtemps là-dessus, car tout cela a déjà été ressassé à fond. Ce que je tiens à déclarer, c'est que, sur un chemin de fer d'Etat on devrait tout mettre en œuvre—et je ne vois pas que la chose soit difficile—pour abolir entièrement le compte du capital. Plusieurs experts en matières de chemins de fer ont émis ce principe qu'une voie ferrée, une fois en opération, devrait pouvoir rembourser ses frais d'exploitation, et que c'est là le critérium qui permet d'établir si ce chemin sera ou non une source de profits. Il est peut-être assez difficile de s'en tenir à cette règle quand il s'agit d'une corporation qui est forcée d'emprunter de l'argent des banques et du public, et qui doit quelquefois céder à la nécessité. Mais il n'y a aucune raison pouvant forcer un grand pays comme le Canada d'avoir ici recours à des subterfuges. Si notre grand chemin de fer de l'Etat ne peut pas subvenir à ses frais, pourquoi cacher la chose au public ? On peut nous répliquer que les provinces de l'Est ne tiennent pas à montrer, à la fin de chaque année, un bilan qui paraîtrait trop désastreux. Mais c'est ici qu'on fait erreur, car je crois au contraire qu'il y va de l'intérêt des Provinces maritimes que la situation soit mise sous son vrai jour. Les provinces de l'Ouest ne désirent en rien intervenir dans l'exploitation de l'Intercolonial, et personne n'a émis l'avis dans l'Ouest que ce chemin était un fardeau inutile pour le pays. Nous admettons l'utilité de ce chemin de fer ; nous savons pour quelles fins il a été construit, et nous sommes prêts à le défendre. Mais, dans l'intérêt du pays, et dans l'intérêt même des Provinces maritimes, il importe qu'un changement se produise. C'est pourquoi je n'ai jamais hésité, et je n'hésite pas non plus en ce moment à blâmer ce que je crois être répréhensible dans l'administration de ce chemin. Pour ce qui est du matériel roulant, et de divers autres détails. J'affirme de nouveau qu'à moins que l'honorable ministre n'accomplisse les réformes nécessaires dans sa comptabilité, nous ne saurons jamais au juste, tout le temps que ce Gouvernement restera en fonctions, ce que ce chemin donne de bénéfices ou de pertes.

M. HENDERSON : Je suis heureux de pouvoir ici partager entièrement les avis qui viennent d'être exprimés au sujet de la façon dont les comptes de l'Intercolonial sont tenus. Je n'ai jamais hésité, ces années passées, à déclarer que, même pour les comptes publics du Dominion, il ne devait pas y avoir de compte de capital. On ne saurait mettre en doute que, par tout le pays, on rencontre bon nombre de gens affirmant qu'ils ne comprennent rien aux opérations financières de telle ou telle année. L'année dernière, on nous a dit que nous avions un excédent de quelque chose comme seize millions et demi, et un grand nombre ont dû évidemment accepter cela comme parole d'Evangile. Mais les comptes publics nous indiquent autre chose, pour peu qu'on veuille se donner la peine de comparer le total de nos dépenses et le total de nos revenus. Je soutiens qu'on manque ici d'égards pour le public, en laissant persister indéfiniment un malentendu de cette nature. Si ces remarques s'appliquent à l'administration fédérale elle-même, elles doivent s'appliquer avec autant de force au chemin de fer Intercolonial. Nombre de gens croient qu'autrefois, et surtout sous l'amendement du Gouvernement actuel, l'Intercolonial a été une source de profits, bien que, durant les premiers cinq ans où ce Gouvernement a été en fonctions, les comptes publics nous aient révélé que ce chemin de fer avait coûté environ treize millions de dollars de plus que ce que le réseau a rapporté.

Je dis qu'on ne devrait pas laisser subsister un pareil état de choses. Ce chemin de fer est la propriété du pays, et nous avons le droit de savoir ce qu'il nous coûte. Je partage entièrement l'avis exprimé au sujet de l'importance d'un changement radical dans notre mode de comptabilité. Dans tous les cas, le public devrait pouvoir savoir exactement, à la fin de chaque exercice, ce que ce chemin de fer nous a coûté et ce que nous en avons retiré. Je ne suis pas de ceux qui considèrent que nos grands travaux publics doivent être une source de profits pour l'Etat. Nous n'entendons pas retirer de profits de nos canaux, pas plus que nous comptons en retirer des grands travaux en cours d'exécution pour améliorer les conditions de la navigation du Saint-Laurent et de diverses autres voies navigables. Ces profits finissent toujours par nous arriver indirectement, et ce devrait être aussi la même chose pour l'Intercolonial. Ce chemin, je le répète, est la propriété du pays ; il a été construit pour certaines fins, et tant qu'on pourra le maintenir en opération sans que ce soit à perte, je crois que nous devons nous estimer satisfaits.

Mais ce à quoi le public trouvera certainement à redire c'est que, dans quelques années, on découvre que notre dette publique se trouve surchargée de plusieurs millions, pour l'exploitation de ce chemin de fer, alors que, tout le temps, on nous aurait au contraire donné à entendre qu'il y avait excédent des recettes sur les dépenses. J'ai l'espoir que l'honorable ministre voudra bien donner à cela toute sa bonne considération. J'ai hâte d'en être arrivé au jour où on m'annoncera qu'un changement a enfin été effectué dans tout ce système suranné, changement qui nous mettrait chaque année à même de savoir exactement combien ce réseau nous coûte au-dessus du chiffre des bénéfices. C'est la seule manière de pouvoir jamais arriver à restreindre nos dépenses au chiffre des recettes. Je

crois qu'un changement de notre mode de comptabilité nous mettra en bonne voie d'atteindre ce desideratum, afin de clore définitivement l'ère des déficits.

Améliorations à Drummondville, $23,000.

M. FOSTER : En quoi consistent ces améliorations ?

M. EMMERSON : Il s'agit de construire une nouvelle gare et une plateforme, puis d'acheter un terrain et de convertir la gare actuelle en un hangar à marchandises. On veut aussi installer une citerne, puis construire de nouvelles voies de garage.

M. FOSTER : L'honorable ministre voudrait-il être assez bon de procéder ici comme ce devrait être généralement la règle, c'est-à-dire de nous lire ces crédits en détail ?

M. EMMERSON : Gare et quai, $12,500; terrain, $2,000 ; agrandissement et construction d'une rotonde en vue de recevoir de nouvelles locomotives de grande dimension, $1,500 ; gare à marchandises, $1,500 ; construction d'un réservoir, $5,500 ; installation de l'électricité. $500 ; nouvelles voies de garage y compris les frais d'ingénieur, $4,500 ; formant en tout $28,000. Nous estimons la dépense qui se fera cette année à $5,000.

M. FOSTER : Que sont les frais d'ingénieur ?

M. EMMERSON : Tous les frais d'ingénieur y compris les frais d'annonce et d'inspection, $1,500, ce qui laisse $23,000 dont $11,000 sont un renouvellement de crédit.

M. FOSTER : Qu'y a-t-il à cet endroit actuellement ?

M. EMMERSON : Nous avons une ancienne gare qu'il nous faut abandonner ; mais qui sera utilisée comme gare aux marchandises. Il nous faut construire une nouvelle gare et faire l'acquisition d'un terrain pour cet objet.

M. OSLER : C'est assurément aller trop loin que de porter au compte du capital la construction d'un nouveau réservoir.

M. EMMERSON : Ce n'est pas un ancien que nous remplaçons.

M. TAYLOR : Parmi les améliorations qu'il faudrait effectuer à Drummondville, le ministre devrait inscrire un nouveau mode d'aiguillage, ou du moins un meilleur service d'aiguillage. Je voyageais sur le train appelé "Ocean Limited", dans le mois d'août dernier, et nous stoppâmes à la gare de Drummondville. J'étais dans la dernière voiture du train, un pullman ; je descendis sur le quai et je m'avançai vers l'avant du train en me disant que lorsqu'il se mettrait en mouvement je monterais d'un saut dans une des voitures de devant. C'est ce que je fis ; je traversai le train, et comme j'entrais dans la dernière voiture, je remarquai une voie de garage sur laquelle se trouvait placée une locomotive. L'aiguilleur fit fonctionner son levier trop vite, et le résultat fut que les voitures de devant restèrent sur la voie principale, tandis que celles d'arrière s'engagèrent sur la voie d'évitement et vinrent frapper la locomotive. La voiture dans laquelle je me trouvais se sépara violemment des autres, s'arrêta subitement, et je fus lancé à la distance d'au moins quinze pieds, la tête la première dans le fossé, où je me blessai grièvement. Il faut que l'aiguilleur ait bien mal fait sa besogne, ou que l'appareil d'aiguillage ait été bien défectueux.

C'est la première fois que je signale cet accident au ministre ; mais je fus assez grièvement blessé pour que deux ou trois sociétés d'assurance contre les accidents aient eu à me payer une indemnité pour le temps que je fus retenu au lit. Il me semble que l'administration de l'Intercolonial pourrait voir d'un peu plus près à la sûreté de ses voyageurs. Il faut tenir compte, en outre, des dommages sérieux soufferts par la voiture Pullman tamponnée par la locomotive. Je ne sais trop si cet incident a jamais été porté à la connaissance du ministre. Maintenant, quant à la comptabilité de l'Intercolonial, le gouvernement actuel a la prétention d'administrer la chose publique d'après le principe des affaires ; mais je n'hésite pas à dire que si le président d'une maison de commerce, d'une société industrielle, comme nous en avons des centaines dans notre pays, soumettait à ses actionnaires un bilan de la nature de celui que le ministre vient d'étaler devant la Chambre, il serait destitué dans les vingt-quatre heures. Tout établissement de fabrication dans le pays soumet chaque année un état de ses affaires ; il s'y trouve un compte des immeubles et un compte du matériel industriel auquel sont portés les frais d'exploitation de ce matériel durant l'année. Les frais de renouvellement et le reste ne sont pas imputés sur le matériel industriel, mais inscrits au compte des frais généraux ; et c'est ce qu'on devrait faire sur le chemin de fer intercolonial; les dépenses courantes, les frais de renouvellement devraient tous être portés à ce compte. A combien s'élève aujourd'hui le compte du capital ? A trois ou quatre fois la valeur du réseau, à une somme trois ou quatre fois plus que suffisante à l'acquisition d'une installation semblable aujourd'hui ; car ç'a été la pratique, et c'est la pratique aujourd'hui plus que jamais, d'imputer toutes les dépenses sur le compte du capital. Les sociétés industrielles maintiennent leur outillage en parfait ordre d'année en année et leurs rapports annuels constatent que cet outillage est maintenu en parfait ordre, et la dépense imputée sur le compte courant. Puis, si un établissement manufacturier réalise des bénéfices, on porte une certaine somme chaque année au crédit du

compte du matériel industriel. Il en devrait être ainsi du chemin de fer Intercolonial. Il faudrait, chaque année, déduire des recettes une certaine somme en raison de la moins-value du matériel. C'est ce que font toutes les maisons industrielles du pays.

M. EMMERSON : L'honorable député veut dire, sans doute, qu'il faudrait porter cette somme au débit, et non pas au crédit, du compte. En d'autres termes il faudrait déduire des recettes une certain somme représentant la moins-value des biens.

M. TAYLOR : On porte cette somme au crédit du compte du matériel industriel; puis le compte du matériel industriel est réduit chaque année d'une somme de 10 p. 100 qu'on porte au compte des pertes et profits.

M. EMMERSON : Le résultat est le même.

M. TAYLOR : Mais le ministre n'impute pas la dépense sur le revenu public ; il l'impute sur le capital, comme il l'a fait à Drummondville, relativement à la construction d'une nouveau quai, lorsqu'il y en existe déjà un bon. Je relève dans les prévisions budgétaires une inscription pour nouveau matériel destiné aux ateliers de construction de locomotives et de wagons. C'est là le matériel destiné aux ateliers de construction de locomotives et de wagons. C'est là le matériel requis d'ordinaire pour les réparations en général, et pourtant on en impute le prix sur le capital.

M. EMMERSON : Je puis en donner la raison à mon honorable ami.

M. TAYLOR : De plus, je vois que les frais de construction de sémaphores sont portés au compte du capital, ainsi que le remplacement d'un bâtiment devenu trop ancien pour qu'on puisse s'en servir. Assurément, il faudrait imputer en partie sur les dépenses courantes les frais de remplacement d'un bâtiment ou d'une partie de l'outillage. C'est une question à laquelle mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) a fait allusion récemment. Nombre de nouveaux wagons ont été achetés pour en remplacer d'anciens devenus impropres à l'usage, et la dépense a été portée au compte du capital. Il ne me semble pas conforme au véritable principe des affaires d'imputer sur le compte du capital des dépenses qui devraient être portées au compte courant. Ces dépenses ne devraient pas être portées au compte du capital, afin que le public sache bien ce que le chemin de fer perd de ce chef. Si l'on adoptait cette ligne de conduite, le peuple canadien dirait bientôt : cherchons à exploiter ce chemin de fer en nous dispensant de toute direction politique. Confions-en l'exploitation à une commission et administrons-le d'après le principe des affaires. Je ne sais trop si le tarif des transports est aussi élevé que celui d'autres chemins de fer ; mais il est assez élevé à tout événement. J'expédie de grandes quantités de marchandises par ce chemin dans la direction de l'est, et je constate que les frais sont assez élevés dans cette direction ; mais j'ignore ce qu'ils sont dans la direction contraire. Que le tarif soit fixé de manière à solder les dépenses courantes, sinon l'intérêt sur le capital engagé ; mais, dans les cas, que la tenue des livres se fasse d'une manière différente.

M. FOSTER : Dans le cas actuel, où vous convertissez une ancienne gare à voyageurs en gare à marchandises, imputez-vous la dépense sur le capital?

M. EMMERSON : Oui, parce que l'autre bâtiment continue de faire partie du fonds capital, et la gare est une nouvelle construction, qui n'existait pas auparavant. Il n'y a pas eu là jusqu'aujourd'hui d'installation de cette sorte.

M. FOSTER : Mais il existe une gare à cet endroit actuellement, et vous allez en construire une nouvelle.

M. EMMERSON : Actuellement c'est une gare à marchandises qui s'y trouve. Il n'a jamais existé auparavant de bâtiment de la nature de celui que nous construisons.

M. FOSTER : Mais vous lui donniez le nom de gare ?

M. EMMERSON : C'était une espèce de gare.

M. FOSTER : Alors vous exécutez quelques petits changements dans une gare et vous la dénommez gare à marchandises ?

M. EMMERSON : Non, c'est une gare entièrement neuve que nous construisons.

M. FOSTER : Je ne parle pas de la nouvelle gare à voyageurs ; je parle de la gare à marchandises.

M. EMMERSON : L'ancien bâtiment doit être converti en gare à marchandises.

M. FOSTER : Vous dites que c'est une gare à marchandises maintenant ?

M. EMMERSON : Non ; c'est un bâtiment que nous utilisons comme gare à voyageurs. Nous allons l'utiliser comme gare à marchandises.

M. FOSTER : Quels travaux allez-vous y faire faire ?

M. EMMERSON : Très peu de chose.

M. FOSTER : Et pourtant vous imputez cette dépense sur le compte du capital ?

Un DEPUTE : Est-ce qu'on impute le prix d'un bouton de porte sur le compte du capital ?

M. FOSTER : C'est ce qu'on fait. Même plus : on impute sur ce compte les frais de renouvellement d'une cloison dans les bureaux de Moncton. Je suis à préparer un état dont je ferai part à la Chambre lorsque nous reprendrons la discussion de cette affaire ; il sera très intéressant. Des inscrip-

tions de $7.50, de $4.00 et de $5.00 pour de petits ouvrages de réparation sont soigneusement portées au compte du capital ; et si ces sommes sont petites prises séparément, elle finissent par former des dizaines de mille dollars.

M. EMMERSON. L'outillage dont parle mon honorable ami de Leeds (M. Taylor) est requis pour la construction de locomotives. Dans le cours de la dernière ou de l'avant-dernière session, l'honorable député qui représentait, et qui représente encore le comté de Jacques-Cartier (M. Monk) fit observer que ce serait de l'économie bien entendue pour nous, à l'Intercolonial, de construire des locomotives, et le comité dans le temps fut d'avis que des ateliers devraient être établis de manière à ce que nous fussions à même, et dans de bonnes conditions, de construire des locomotives. En conformité du désir ainsi exprimé, nous sommes sur le point de construire de nouveaux ateliers et d'y installer un nouveau matériel. Ce crédit est destiné à couvrir ces frais.

M. FOSTER : Voici un autre exemple que je viens de relever. Il y avait quelque part un compartiment aux bagages. On s'en servait depuis je ne sais trop combien de temps, puis on jugea nécessaire de le transporter un peu plus loin. Or, les frais de ce transport qui se sont élevés à quelques dollars seulement, ont été portés au compte du capital.

M. EMMERSON : A quel endroit cela s'est-il fait ?

M. FOSTER : Je vais m'en occuper.

M. BLAIN : Le ministre voudra-t-il renseigner le comité quant à la construction de locomotives et de wagons sous la direction du chemin de fer intercolonial, et nous dire le prix de revient de ces locomotives et wagons en comparaison du prix d'achat des locomotives ou wagons obtenus ailleurs ?

M. EMMERSON : Il y a deux ans, trois ou quatre locomotives furent construites dans les ateliers de Moncton. Il paraîtrait —c'est du moins le témoignage des hommes du métier chargés du fonctionnement de ces locomotives,—qu'elles sont tout à fait supérieures à toutes celles que nous avons achetées au Canada ou ailleurs. Ce jugement peut être l'effet d'une prévention naturelle de ces hommes en faveur des machines sorties des ateliers de l'Intercolonial. Mais je le donne pour ce qu'il vaut. J'ai entendu des ouvriers mécaniciens exprimer la même idée, et, à mon avis, ces locomotives sont de qualité très supérieure ; elles sont très résistantes. L'Intercolonial possède nombre de locomotives qui ont fait un service assez dur, qui ont été sur le chemin nombre d'années, et la solidité de leur construction a été bien établie de cette manière. Dans ces ateliers on ne fait pas de nouveaux wagons, que je sache, on les reconstruit, et à ce sujet je traiterai la question soulevée par mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker), et je le mettrai en possession de plus de renseignements relativement à ces travaux. Mais je puis dire que dans le cours de l'année dernière il a été exécuté plus que jamais de ces travaux de reconstruction aux ateliers de l'Intercolonial à Moncton et ailleurs et qu'on fait de plus en plus d'efforts dans ce sens.

M. BARKER : J'ai dit qu'il en était ainsi depuis quatre ou cinq ans.

M. EMMERSON : Quand nous en viendrons à un autre crédit, je serai en mesure de fournir à mon honorable ami de nouvelles données qui le confirmeront dans cette opinion.

M. FOSTER : Sur quel compte imputez-vous les salaires quand vous remplacez les rails légers par des rails plus lourds ?

M. EMMERSON : On me dit qu'ils sont imputés sur le compte du revenu.

M. BLAIN : Ces quatre locomotives construites à Moncton ont-elles coté le même prix que des locomotives de même classe et de même puissance auraient pu coûter si elles avaient été achetées ailleurs ?

M. EMMERSON : Avant ces deux dernières années ou à peu près, je ne pense pas qu'on ait tenu un compte très exact du prix de revient de chaque locomotive. Toutefois, c'est là ce que fait, si je ne me trompe, l'administration actuelle du service technique. Il n'a pas été construit de locomotives l'année dernière, de sorte que nous n'avons pas de données à cet égard. Le surintendant du département des locomotives m'informe qu'il peut être construit des locomotives à Moncton dont le prix de revient n'excèdera pas le prix d'achat qu'il faudrait en payer si on les achetait ailleurs. Bien entendu, je parle d'une manière générale, et je ne prétends pas que l'intérêt sur le capital engagé sous forme d'ateliers et d'outillage entre ici en ligne de compte. Ce que j'en dis m'est inspiré simplement par une conversation que j'ai eue à ce sujet, et je ne voudrais pas faire d'affirmation trop précise sur ce sujet.

M. OSLER : Quelle est l'importance de ces ateliers ?

M. EMMERSON : J'ai déjà déclaré que toutes les pièces n'étaient pas confectionnées à Moncton, attendu que nous n'avions pas l'outillage nécessaire. Certaines parties des locomotives ont dû être achetées ailleurs et expédiées à Moncton, mais nous avons l'intention de nous procurer l'outillage nécessaire pour confectionner virtuellement toutes les pièces qui entrent dans la construction d'une locomotive.

M. OSLER : Combien de locomotives par année allez-vous pouvoir construire ?

M. EMMERSON : Nous ne pourrons probablement pas en construire un très grand

nombre; mais avec cet outillage nous serons en mesure de commencer.

M. OSLER : C'est simplement gaspiller de l'argent que de construire des ateliers dans le but de confectionner à titre d'essai quatre ou cinq locomotives par année.

M. EMMERSON : Théoriquement vous avez raison ; mais il ne faut pas oublier que nous avons de grands ateliers à Moncton, et si, d'une part, nous n'entendons pas nous mettre tout de bon à construire des locomotives, nous désirons nous procurer tout l'outillage nécessaire à l'exécution de toutes sortes de travaux de réparation. Incidemment, quand les ouvriers ne seront pas occupés à faire des réparations ils pourront s'adonner à la construction de nouvelles locomotives. Je ne m'imagine pas que ce serait une opération profitable d'ériger des ateliers pour la construction de locomotives, surtout d'ateliers opérant sur une petite échelle ; mais je suis persuadé que nous trouverions avantageux de faire toutes nos réparations et de construire incidemment des locomotives.

M. OSLER : Il ne sera profitable de les construire d'aucune manière quelconque.

M. BLAIN : Cette dépense n'est pas dans l'intérêt public. Le Gouvernement devrait établir des ateliers complètement aménagés en vue de l'exécution de toutes les réparations nécessaires sur le réseau ; mais quant au projet de se procurer l'outillage nécessaire en vue d'utiliser, dans la construction de nouvelles locomotives, les services d'ouvriers que d'autres ouvrages ne réclameront pas, aucun fabricant pratique ne songerait à l'approuver. Quand le ministre a demandé ce crédit de $92,000 il devait assurément avoir en tête quelque plan d'action bien mûri, et il est sans doute en mesure de nous dire quel résultat nous pouvons attendre d'une telle mise de fonds. L'administration se propose-t-elle de se mettre à construire des locomotives ?

M. EMMERSON : Je pensais m'être bien expliqué là-dessus. Il n'est pas question d'inaugurer la construction de locomotives. Voilà déjà quelque temps que nous en construisons, et nous nous proposons de continuer, et incidemment d'utiliser cet outillage, qui est absolument nécessaire à la réparation économique des locomotives.

M. BARKER : Le coût des quatre locomotives que le ministre nous a dit avoir été construites a-t-il été imputé sur le compte du capital ?

M. EMMERSON : Le coût en a été porté au compte du revenu.

M. BARKER : Alors j'imagine que le ministre n'est pas en mesure de nous en fournir le prix de revient exact?

M. EMMERSON : Oh ! non.

M. BARKER : Et il n'y a pas de moyen de s'assurer si les locomotives ainsi construites coûtent cher en comparaison de celles qu'on achète toute faites?

M. EMMERSON : Non, si ce n'est d'une manière générale.

Chemin de fer Intercolonial.—Agrandissements et améliorations à Antigonish, $9,000.

M. EMMERSON : Ceci est un renouvellement de crédit. A la session dernière il fut voté $14,000 pour une nouvelle gare. La dépense totale sera de $14,000.

Chemin de fer Intercolonial.—Améliorations à Newcastle, $25,000.

M. FOSTER : Voilà un nouveau crédit et nous voudrions qu'on nous en fournît une explication complète.

M. EMMERSON : Il s'agit de l'agrandissement de la rotonde, en vue de pourvoir au logement des nouvelles locomotives.

M. BARKER: Combien y aura-t-il de compartiments nouveaux?

M. EMMERSON : Les compartiments sont au nombre de dix-huit. Il ne s'agit pas d'en augmenter le nombre, mais de les agrandir, afin de pouvoir y loger les nouvelles locomotives de grand modèle.

M. BARKER : Combien le ministre se propose-t-il d'appliquer à l'agrandissement de la rotonde?

M. EMMERSON : $20,000. Nous nous proposons également d'y établir des conduites d'eau au prix de $4,000, et les frais d'inspection par les ingénieurs sont de $1,500, ce qui donne un total de $25,500.

M. OSLER : Ces inscriptions sont-elles pour services rendus par vos propres employés sur le chemin de fer ?

M. EMMERSON : Nous avons des ingénieurs employés aux travaux imputables sur le capital.

M. OSLER : Ce travail sera-t-il exécuté à l'entreprise ?

M. EMMERSON : Oui.

M. OSLER : Quels sont les frais d'ingénieurs ?

M. EMMERSON : Ils ne sont pas indiqués séparément dans les états qui me sont fournis, mais on me dit qu'ils s'élèvent de $400 à $500.

M. OSLER : Dans presque tous les crédits qui ont été discutés cet après-midi, les frais de surveillance figurent pour une forte somme. J'aimerais à savoir quels sont ces ingénieurs.

M. EMMERSON : Nous avons à l'emploi de l'Intercolonial ce que l'on appelle les ingénieurs de construction. Ils ne relèvent pas du département des ingénieurs préposés à l'inspection du réseau ; mais ils sont

chargés de la surveillance des travaux de construction requis sur un point quelconque du chemin de fer intercolonial ou de celui de l'île du Prince-Edouard ; et le temps qu'ils passent à ce travail est imputable sur le compte de l'entreprise.

M. OSLER : Combien de ces ingénieurs avez-vous employés, sont-ils sur la liste des fonctionnaires permanents ; et dans ce cas veuillez nous donner leurs noms ?

M. EMMERSON : Y compris les dessinateurs, ils sont au nombre de dix à peu près.

M. OSLER : S'il y en a dix d'employés aux nouveaux travaux de construction, nous avons le droit, je pense, de demander leurs noms ainsi que le chiffre de leurs appointements.

M. FOSTER : Et aussi les noms des endroits où ils sont fixés.

M. EMMERSON : Tous se sont fixés à Moncton.

M. OSLER : Veuillez nous dire quels sont leurs appointements et quel est leur chef.

M. EMMERSON : Ils se trouvent sous la direction de M. W. B. Mackenzie, ingénieur en chef et composent le personnel de son bureau. Certains d'entre eux sont ingénieurs-dessinateurs, et d'autres sont chargés de surveiller, au loin, les travaux de construction, de faire les relevés et les examens. Ils forment réellement un bureau permanent. Leurs appointements sont repartis et imputés sur les diverses entreprises, proportionnellement au temps qu'ils y consacrent. Cette manière de faire a été suivie depuis longtemps.

M. OSLER : Ils sont nommés par l'ingénieur en chef ?

M. EMMERSON : Je crois que la plupart d'entre eux sont employés depuis nombre d'années. Je ne sais trop qui a fait les nominations ; à tout événement ce n'est pas moi. Ils étaient nommés lorsque j'entrai au ministère. Voici leurs noms.

W. B. Mackenzie	$3,000 00
A. C. Selig	1,400 00
R. W. Simpson	1,540 00
John Forbes	1,570 00
F. Beaulieu	900 00
J. E. Brousseau	900 00
E. C. Cook	1,080 00
R. A. Frechette	1,080 00
M. McKean	1,080 00
A. Sincennes	960 00
A. G. Tapley	800 00
R T. Wilkes	960 00

M. OSLER : Alors, chaque année, il est imputé sur le compte du capital pour $15,500 d'appointements ?

M. EMMERSON : Oui.

M. OSLER : Leurs appointements sont tous portés au compte du capital, qu'ils soient à l'œuvre ou non ?

M. EMMERSON : Je puis assurer à mon honorable ami qu'ils sont tous occupés. Je le sais personnellement.

Améliorations à Campbellton, $12,000.

M. BARKER : C'est là un nouveau crédit.

M. EMMERSON : Oui, c'est un nouveau crédit. Nous installons là un transporteur de cendres, qui coûtera $1,000; une construction et un appareil à dessécher le sable, du prix de $2,000 ; nous prolongeons les conduits d'eau, au prix de $3,000 ; et nous construisons également un bâtiment pour la messagerie, les bagages et les chefs de trains, au prix de $3,000 ; une gare à marchandises, de $1,500, et un bâtiment pour l'inspecteur des wagons, qui coûtera $300. Ici encore nous avons les frais d'ingénieur, $1,200, soit un total de $12,000.

M. OSLER : Il me semble que le total des sommes votées de cette manière pour frais d'ingénieur, au sujet de divers crédits, s'élève à plus que ce montant de $15,500 formant le total des appointements indiqués ci-dessus.

M. EMMERSON : Les frais d'ingénieur comprennent en outre, le travail d'inspection. Il est nécessaire qu'il y ait un inspecteur employé à la journée sur tous ces travaux. Les devis sont préparés, ainsi que les plans, et les soumissions sont demandées publiquement ; le marché est passé, les services de l'inspecteur sont retenus, et il est payé à la journée.

M. BARKER : Est-il l'employé régulier du département ?

M. EMMERSON : Non ; généralement nous retenons les services d'un homme expérimenté ; le plus souvent un habitant de la localité.

M. BARKER : Règle générale, c'est quelqu'un qui a eu de l'expérience dans ce genre de travaux. S'il est de l'endroit, il peut être un ami de l'entrepreneur.

M. EMMERSON : Nous réussissons généralement à éviter cela.

M. BARKER : Le particulier à qui l'entreprise est accordée est généralement un ami du Gouvernement, et j'imagine qu'il en est de même de l'inspecteur.

M. EMMERSON : En règle générale les travaux ne sont pas donnés à des habitants de la localité. Je ne saurais trop dire quelle en est la raison, mais il n'arrive pas une fois sur cinquante que les travaux soient donnés à un entrepreneur de l'endroit.

M. OSLER : Pourquoi le ministre emploie-t-il des inspecteurs particuliers pour faire ce travail quand il a son personnel d'ingénieurs.

M. EMMERSON : Nous voulons quelqu'un qui se tienne là à la journée.

M. OSLER : Mais le ministre a son propre personnel ; pourquoi, dès lors, employer un ingénieur étranger à l'administration ?

M. EMMERSON : Parce que c'est absolument nécessaire. Vous ne voudriez pas qu'un ingénieur du service à Moncton passât son temps sur ces travaux depuis l'aube jusqu'au soir. Nous voulons un homme du métier, versé dans ces travaux, connaissant l'ouvrage à fond. Il surveille l'entrepreneur et voit à ce que toutes les conditions du cahier des charges soient remplies.

M. OSLER : Les services de ces hommes coûtent joliment cher.

M. EMMERSON : Nous y trouvons notre compte.

Chemin de fer Intercolonial—Déviation de la voie publique en vue de supprimer un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, $500.

M. MORIN : Qu'est-ce qeu ce passage à niveau ?

M. EMMERSON : C'est un renouvellement de crédit. Les travaux s'exécutent en vertu d'arrangements conclus avec la municipalité pour déplacement de la voie publique. C'est une économie pour le chemin de fer.

M. BLAIN : La municipalité supporte-t-elle une partie de la dépense ?

M. EMMERSON : Oui.

Chemin de fer Intercolonial.—Voies de garage et embranchements, $135,800.

M. BARKER : Il va nous falloir demander au ministre des renseignements détaillés à ce sujet, et je doute qu'il soit en mesure de nous les fournir maintenant.

M. EMMERSON : Je ne puis guère le faire avant six heures.

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

Reprise de la Séance.

Chemin de fer Intercolonial.—Voies de garage et embranchements, $135,800.

M. BARKER : Je prierai le ministre, au sujet de ce crédit, et de tous autres semblables, de nous donner les renseignements les plus détaillés qu'il soit possible. Nous voudrions savoir où ces voies de garage doivent être construites, et je puis bien dire au ministre pourquoi nous voudrions le savoir. Dans dix-huit mois ou deux ans d'ici nous discuterons les dépenses que nous aurons autorisées aujourd'hui, et ceux, quels qu'ils soient, qui occuperont nos sièges alors voudront être en mesure de se reporter aux explications fournies par le ministre relativement à l'emploi qu'il se propose de faire de ces fonds. C'est pourquoi j'aimerais qu'il nous dît quelles voies de garage il se propose de construire, où elles sont situées et ce que coûtera chacune d'elle.

M. EMMERSON : Le comité constatera que l'année dernière nous avions un crédit de $23,700 pour embranchements, indépendamment des voies de garage. Aujourd'hui nous avons réuni les deux. Le besoin se fait sentir d'un embranchement reliant Fort-Lawrence, dans le comté de Cumberland, au quai de l'administration ; on estime que la dépense sera de $15,000, la longueur en étant de 1m,23. Nous aurons besoin d'une ligne en éperon à l'ouest de la Rivière-Ouelle, dont le prix de revient est estimé à $8,000 ; longueur 1m,45. Nous aurons besoin d'une ligne en éperon à Trois-Pistoles, coût approximatif, $16,500, 2 milles ½. Il faudra également prolonger la voie de garage à Jefferson ; coût : $1,000.

M. BARKER : Qu'elle en est la longueur?

M. EMMERSON : Nous n'avons pas la longueur, c'est un prolongement.

M. BARKER : C'est précisément un des renseignements que nous voudrions avoir. Il existe déjà une voie de garage à cet endroit ; nous voulons savoir de combien vous voulez la prolonger.

M. EMMERSON : Nous voulons prolonger cette voie de garage afin qu'elle puisse recevoir les trains plus longs que nous remorquons maintenant sur l'Intercolonial.

M. BARKER : De combien de pieds?

M. EMMERSON : Je n'ai pas devant moi les chiffres donnant la longueur de ces voies.

M. BARKER : Le ministre sait, sans doute, qu'avant de demander l'autorisation à Son Excellence d'inscrire un crédit dans le budget, il est de règle qu'il doit se convaincre lui-même en se renseignant auprès des fonctionnaires de son département que la dépense est réellement nécessaire, et je voudrais savoir si l'honorable ministre s'est conformé à cette règle dans ce cas-ci, parce que tous les ans nous dépensons des millions pour l'Intercolonial. L'opposition croit que le temps est arrivé de savoir où va l'argent.

M. EMMERSON : Je donne tous les renseignements que je possède. Il ne s'agit ici que d'un simple prolongement de voie. Sur les conseils des ingénieurs, j'ai fait mettre cette somme dans le budget, me fiant sur leur jugement et leur bonne foi, quant au coût probable. On ne peut pas espérer que je sois en mesure de décider si leurs chiffres sont corrects, quand bien même j'aurais su la longueur juste de la voie. Ce serait trop me demander que de faire moi-même les calculs de ce que les travaux coûteront. Dans leur rapport, les ingénieurs disent qu'il faut $1,000 pour prolonger la voie de garage à Jefferson.

M. BARKER : L'honorable ministre me permettra-t-il de l'interrompre ? Nous ne

blâmons pas le ministre actuel plus que les ministres précédents, mais nous critiquons lorsqu'on vient nous demander, sans donner de détails, $135,000 ou $150,000 ou toute autre somme pour construire un certain nombre de voies de garage. Dans le cas présent, le ministre pourra, s'il le veut, ne dépenser que $500 sur les mille piastres qu'il demande pour la voie de Jefferson, et dépenser les autres $500 sur une autre voie qui n'est même pas mentionnée. Nous voulons savoir exactement ce qui est nécessaire pour la construction de ces voies de garage, quelle longueur aura chacune, et avoir tous les renseignements qui s'y rapportent.

M. EMMERSON : Le crédit qui est demandé pour la voie de Jefferson ne peut pas être appliqué à une autre. Nous avons discuté cette question l'année dernière, étudié chaque crédit en détail, et je me suis fait donner, cette année, par les ingénieurs du département, un état séparé du coût de chaque voie, mais je n'ai pas demandé quelle serait la longueur de ces voies. J'aurais peut-être mieux fait de le demander. Mais j'ai tous les autres détails concernant chacune des voies en particulier, et chaque crédit sera appliqué à l'ouvrage désigné.

M. BARKER : Je crois que nous avons droit de connaître la longueur de la voie de Jefferson ; mais je ne veux pas retarder les travaux du comité. Je prends acte de la déclaration du ministre que ce crédit de $1,000 sera appliqué à cette voie seulement, et que si on ne le dépense pas pour cet objet, on ne le dépensera pas ailleurs.

M. EMMERSON : Non, nous ne le dépenserons pas ailleurs.

M. BARKER : Et l'auditeur général en prendra acte également. L'honorable ministre des Chemins de fer de cette époque a appliqué des crédits que nous avions votés en bloc, à des fins étrangères à celles pour lesquelles l'argent avait été accordé. l'auditeur général a désapprouvé la chose, mais du moment que l'honorable ministre s'engage à ne pas dépenser ces mille piastres à d'autres fins que celles pour lesquelles nous les lui accordons, je suis satisfait.

M. EMMERSON : Je me rappelle parfaitement la discussion dont parle mon honorable ami, qui soulevait alors les mêmes objections qu'il fait aujourd'hui. J'étais du même avis que lui, lorsque j'ai présenté le budget supplémentaire. J'ai donné à la Chambre concernant ces voies de garage et d'évitement beaucoup plus de renseignements qu'on en avait donnés dans le premier budget. Je n'ai pas eu à voir, l'année dernière, à la préparation du budget, mais cette année j'ai veillé à ce que chaque crédit soit désigné séparément, et il sera appliqué aux travaux pour lesquels il est demandé. On se propose de prolonger la voie de chargement de Monastery, ce qui coûtera $300 environ.

A South-River, on se propose d'en construire une dont le coût est estimé à $800. Entre New-Glasgow et Woodburn, il faudra construire une voie d'évitement qui coûtera $3,500. Au débarcadère de Pictou, en face de la ville de Pictou, nous construisons pour faciliter l'expédition du charbon une voie de chargement qui coûtera $4,000.

M. BARKER : Pourquoi n'en faites-vous pas un crédit spécial ?

M. EMMERSON : C'est pour ne pas multiplier le nombre des item dans le budget que j'ai groupé ensemble tous ces crédits.

M. BARKER : C'est l'objection que nous avons soulevée l'année dernière, si l'honorable ministre se le rappelle. Ainsi, il nous demande dans ce budget préliminaire, car je suppose que le premier budget ne contient qu'une petite partie de ce qu'il nous demandera plus tard—une somme de $2,676,000 dans environ trois quarts de page. L'économie d'une page ou deux d'impression peut être de grande importance pour l'honorable ministre, mais il me semble qu'il serait plus dans l'intérêt du public de faire les frais de l'impression de deux autres pages du budget, et de nous donner un détail important, comme est ce crédit de $4,000 pour une voie de chargement à Pictou. L'honorable ministre admet lui-même que la chose est possible, parce que dans ses crédit pour les canaux, il ne fait pas de difficultés à donner séparément une dépense de $500 ou $600. Son budget pour les canaux couvre trois ou quatre pages.

M. EMMERSON : J'ai dans le budget des chemins de fer un item de $500.

M. BARKER : Je le sais, mais il nous demande tout de même dans trois quarts de page des crédits qui s'élèvent à $2,676,000. Nous ne pouvons pas revenir sur le passé, mais je demande à l'honorable ministre de ne pas oublier mes observations lorsqu'il préparera son budget supplémentaire. Il sait parfaitement ce que je veux. Il sait ce que nous demandons depuis des années et des années, et j'espère qu'il nous donnera plus de détails à l'avenir. Cela ne peut entraîner un grand surcroit de dépenses d'impression. Le coût de l'impression n'est rien comparé à la perte de temps qui résulte de nos demandes de renseignements, temps qui nous économiserions si nous avions tous les détails imprimés dans le budget.

M. EMMERSON : Mon but en préparant mon budget de cette façon était d'épargner du temps au comité. Je sais ce que mon honorable ami veut dire. Il y a une voie de chargement à Glengarry dont le coût est estimé à $500. A Windsor-Junction, il faudra construire des voies additionnelles qui coûteront $10,500. Windsor-Junction est le point où le "Dominion-Atlantic" fait raccordement avec l'embranchement de Windsor, lequel fait partie du réseau de l'Interco-

lonial, et se relie aussi avec le chemin de fer de Midland qui traverse les comtés de Hants et de Colchester, jusqu'à Truro.

M. BARKER : Voici un cas qui explique ce que je demande. L'honorable ministre nous demande de lui ouvrir un crédit de $135.800, sur lequel il se propose de dépenser $10.500 pour des voies d'évitement et de garage à Windsor-Junction. Les députés du Nouveau-Brunswick ou de la Nouvelle-Ecosse sont incapables de nous donner aucun renseignement sur l'emploi de ce crédit de $135,800, mais si le budget montrait qu'il y a $10,500 pour des voies d'évitement à Windsor-Junction, $4,000 pour un embranchement à Pictou et $500 pour une voie de chargement à Glengarry, ces députés pourraient nous dire immédiatement si ces dépenses sont à propos ou ne le sont pas. Un de nos collègues a calculé l'année dernière, si je ne me trompe, que chaque minute de la session coûtait $28 au pays. Nous perdons cinq minutes à discuter une question de $500, tandis que si le budget nous donnait un peu plus de détails, nous pourrions adopter ces crédits sans débats.

M. EMMERSON : Je suis prêt à faire les plus grands sacrifices de principes si cela doit économiser le temps de la Chambre.

M. INGRAM : D'après les chiffres de l'honorable ministre, les voies qu'il nous a nommées vont coûter $59,500. Il lui restera alors $19,500, mais il ne nous dit pas à quelles voies il va appliquer cet argent. Généralement on envoie un ingénieur, quelquefois le contremaître de la voie, examiner l'endroit où l'on veut construire une voie de garage et cet employé fait rapport de la longueur que devra avoir la voie et de son coût probable ; le ministre devrait avoir ces renseignements, et à moins qu'il ne le donne au comité, nous ne pouvons pas savoir comment il va employer l'argent. Nous devrions savoir combien de pieds de voie on construira chaque année ; si nous ne savons pas cela, il est très facile au département d'appliquer cet argent à d'autres fins.

M. EMMERSON : Je vais donner les détails. Prolongement de la voie de chargement à Enfield, $200 ; voie de chargement additionnelle et agrandissement de terrain à Oxford-Junction, $7,000 ; voie additionnelle à Springhill-Junction, $7,000 ; Aulac, voie de chargement, $1,000; Bloomfeld, prolongement de la voie d'évitement, $1,500 ; Benobski, prolongement de la voie d'évitement, $4,000 ; Calamount, prolongement de la voie d'évitement, $200 ; au passage d'O'Brien, trois milles à l'ouest de Beaver-Brook, voie de garage, $500 ; Bartlebogue, trois milles à l'ouest, voie de garage, $500 ; au passage de Bentpoint, voie d'évitement, $4,000 ; à Beresford, prolongement de la voie de chargement, $4,900 ; Dalhousie-Junction, prolongement de la voie de garage, $7,000 ; Flat-Lands, voie d'évitement, $4,000 ; Causapscal, prolongement de voie de garage et voie d'évitement, $4,400 ; Amqui, voie de chargement, $500 ; Cedar-Hall, prolongement de la voie, $600 ; Saint-Moïse, voie de garage, $2,700 ; Kemp, voie de chargement, $1,250 ; embranchement sur le quai de Rimouski, $500; Sacré-Cœur, prolongement de la voie de garage, $1,500; sommet de la rampe à l'ouest du Bic, voie d'évitement, $3,000 ; Saint-Fabien, prolongement de la voie d'évitement, $2,000 ; Saint-Simon, prolongement de la voie d'évitement, $750 ; Saint-Arsène, prolongement de la voie d'évitement, $500 ; quai de la Rivière-du-Loup, embranchement, $4,000 ; Old-Lake, voie d'évitement, $4,000 ; Saint-André, prolongement de la voie d'évitement, $1,200 ; Sainte-Louise, prolongement de la voie d'évitement, $1,250; Elgin's-Road, prolongement de la voie d'évitement, $500 ; Saint-Jean-port-Joli, $1,200 ; à Trois-Saumons, $600; L'Islet, $3,500; Cap Saint-Ignace, construction d'un 'Y,' $2,500; Saint-François, prolongement de la voie d'évitement et de garage, $1,500 ; Saint-Henri Junction, voie d'évitement, $3,500; voie de traversée servant au passage des trains de l'Intercolonial et du Central-Québec d'une voie à l'autre, $500 ; Saint-Jean-Chrysostôme, prolongement de la voie et nivellement du terrain, $1,500 ; la Chaudière, voie courbe d'évitement, $500 ; Saint-Nicolas, voie de garage, $500 ; Nicolet, voie de garage, $1,100 ; Carmel, prolongement de la voie de garage, $500. Dépense éventuelles, y compris frais d'inspection et de surveillance, etc., $7,950.

M. BARKER : L'honorable ministre nous présente environ quarante-cinq crédits qui varient entre $500 à $18,000 ; et je suis certain qu'il comprendra comme moi qu'il est impossible à l'oppposition de critiquer ces chiffres, à moins que les députés qui représentent ces districts sachent à quel objet cet argent sera employé. Ces détails dont la lecture nous a fait perdre environ quinze minutes auraient pu être imprimés dans environ trois quarts de page du budget. Nous aurions pu les lire nous-mêmes et voir s'ils étaient à propos ou non à notre point de vue, et nous aurions su si nous devions les critiquer. La lecture qu'en fait l'honorable ministre permet à peine de porter une minute d'attention à chaque item. Nous ne pouvons pas, en conséquence, critiquer ces crédits avec intelligence, et on nous expose à perdre un temps précieux. L'honorable ministre va faire dépenser au pays dans cette discussion plus d'argent qu'il n'en faudrait pour construire une moyenne voie de garage. Il n'est pas juste de demander à l'opposition d'approuver ces crédits et de lui donner aussi peu de renseignements. Le ministre pourrait tout aussi bien n'en pas donner du tout. Tous les ans, c'est la même chose. Je crois que ceux qui ont proposé la construction de ces différentes voies auraient dû en donner la longueur et le

coût. Si l'on nous donnait ces renseignements, cette année, nous pourrions voir dans le rapport du ministre l'année suivante quels travaux on a faits. Autrement, nous sommes dans les ténèbres, et l'honorable ministre ferait tout aussi bien de nous demander de lui voter ces crédits sans nous donner aucun renseignement. Pour ma part, je proteste.

M. EMMERSON : Ce sont des travaux d'ordre purement administratif proposés par l'ingénieur et l'administration de l'Intercolonial, et j'ai cru que ce serait économiser le temps de la Chambre que les grouper sous un seul chapitre.

M. INGRAM : Je crois pouvoir dire exactement la manière dont ces crédits sont portés au budget. Les députés amis du Gouvernement représentant les comtés traversés par l'Intercolonial viennent tout simplement dire au département que tel ou tels travaux sont nécessaires dans tels ou tels endroits, et qu'il faut prolonger telles et telles voies de garage. Les employés du département des Chemins de fer demandent alors combien vont coûter ces travaux ? Le député répond $1,000, $2,000, $3,000 ou $4,000 suivant le cas. Le ministre inscrit la somme dans son budget, demande l'approbation du conseil et lorsque nous lui demandons des renseignements sur ce qu'il se propose de faire, il est incapable de nous les donner, parce que je n'hésite pas à dire que les fonctionnaires de son département n'ont calculé ni le nombre de pieds de voie qu'il faudra construire, ni l'argent que cela devra coûter. C'est comme cela, j'en suis sûr, que les crédits de l'honorable ministre ont été préparés, parce que si ces travaux avaient été demandés par l'ingénieur, il aurait dit au ministre la longueur de ces voies et il lui en aurait fait connaître le coût probable, ainsi que la chose doit se faire pour être régulière.

Au sujet de la dépense de $59,000, l'honorable ministre nous a dit le nombre de pieds qu'aurait la voie, mais dans un autre cas, où il se propose de dépenser deux fois cette somme, il est incapable de nous donner la longueur. Il n'y a pas une compagnie de chemin de fer en Amérique qui oserait faire une proposition de ce genre à son bureau de directeurs sans lui donner tous ces détails.

M. EMMERSON : Mon honorable ami se met en frais d'imagination. Je ne sais pas quel poids ma parole aura sur lui, mais je puis lui dire, et je sais que ce que je dis est vrai, que pas un seul des crédits inscrits dans mon budget n'a été proposé par des députés aux officiers du département de la manière qu'il indique. Plus que cela, tous ces travaux ont fait l'objet d'une étude spéciale de la part des employés du chemin de fer eux-mêmes ; et je n'ai aucun doute que les ingénieurs ont en leur possession tous les détails quant à la longueur de chaque voie. J'ai dit franchement que je n'avais pas ces chiffres, que je ne les avais pas demandés, parce que me fiant sur le rapport des ingénieurs qui me disent qu'une voie est nécessaire à un endroit ou un autre, et qu'elle coûtera telle ou telle somme, j'ai permis d'inscrire dans le budget les crédits qu'ils me demandaient. Je suis bien certain qu'il en est ainsi de tous les item.

M. BARKER : L'honorable ministre nous donnera-t-il la longueur de chacune de ces voies, si nous réservons le crédit jusqu'à demain ?

M. EMMERSON : Il me faudrait faire venir ces détails de Moncton, mais je pourrai les donner lorsque nous voterons les crédits supplémentaires, afin que ces renseignements puissent être insérés dans les débats.

Chemin de fer Intercolonial—gare à Saint-Moïse, $2,300.

M. BARKER : Lorsqu'on demande plusieurs crédits pour le même endroit, tel que Saint-Moïse, on devrait les réunir tous ensemble.

M. EMMERSON : Cette gare sera à l'ouest de celle de Saint-Moïse.

M. INGRAM : Quelle population y a-t-il à cet endroit ?

M. EMMERSON : Saint-Moïse est une villégiature dans le bas du Saint-Laurent ; c'est une localité qui progresse.

M. INGRAM : Quelle est la population ?

M. EMMERSON : Je ne connais pas exactement le chiffre de la population de l'endroit ; mais cette gare dessert une région considérable dans l'arrière-pays. Il ne faut pas considérer seulement le nombre de maisons groupées autour d'une gare, mais la somme de trafic que les districts environnants apportent à cet endroit.

M. INGRAM : Je crois que c'est au tour maintenant de l'honorable ministre à faire de l'imagination.

M. EMMERSON : Je connais bien l'endroit ; j'y suis allé.

M. INGRAM : L'année dernière vous avez transporté au même endroit une gare à marchandises sur laquelle vous avez dépensé $3,500 ; maintenant, vous proposez de dépenser encore $2,300. Cela fait $5,800 que le ministre va jeter dans cette localité si importante dans son imagination.

M. EMMERSON : On peut m'accuser de bien des choses, mais je ne veux pas qu'on l'on dise que j'imagine les renseignements que je donne. Nous aurons à cette gare un logement pour le chef. C'est nécessaire et il coûtera $1,000. La construction de la gare coûtera $3,500, les terrassements et autres dépenses imprévues atteindront $1,300, ce qui fait en tout $5,800. Nous avons déjà

un crédit de $3,500 pour l'exercice courant, ce qui laisse $2,300 à voter pour 1905-1906.

Agrandissements à Memramcook, $4,000.

M. EMMERSON : Nous avons voté de l'argent l'année dernière pour ces travaux.

M. BARKER : Vous ajoutez $3,000.

M. EMMERSON : Oui, nous avons demandé $5,000 l'année dernière. J'ai expliqué alors que la gare coûterait plus que cela. Nous allons dépenser $3,000 cette année, et nous estimons qu'il faudra voter encore $2,000, et peut-être une autre somme de $2,000 pour compléter les travaux qui coûteront, une fois achevés, $7,000.

M. BARKER : Quelle est la nature des travaux que vous faites à cet endroit ?

M. EMMERSON : Nous y construisons une nouvelle gare à voyageurs, et nous convertissons l'ancienne en gare à marchandises; il nous faudra faire aussi certains travaux de nivellement. Nous n'avons réellement pas d'endroit pour loger les marchandises à cet endroit et la gare va coûter $5,000. Nous sommes obligés aussi d'acheter un terrain qui va nous coûter deux cents piastres ; les travaux de nivellement coûteront $1,000.

M. BARKER : Vous ajoutez cela à la dette du pays ?

M. EMMERSON : C'est un amélioration, une chose utile. Il y a des dépenses imprévues. Il y a $800 pour dépenses imprévues, ce qui fait un total de $7,000.

M. BLAIN : Quel revenu peut rapporter une gare de cette grandeur ?

M. EMMERSON : C'est une gare très importante.

M. TAYLOR : Elles le sont toutes.

M. EMMERSON : Oui, c'est l'opinion qu'elles le sont toutes ; c'est toujours ce que l'on prétend. Le revenu est d'environ $5,000. C'est une grande paroisse, une localité qui grandit. Il y a des puits de pétrole dans cette partie du Nouveau-Brunswick, et l'on est en voie de construire une raffinerie tout près de la gare.

M. BLAIN : Je constate que l'honorable ministre a dans son budget plusieurs propositions de convertir des gares de voyageurs en gares aux marchandises. Puis-je demander au ministre si généralement, sur l'Intercolonial, à des endroits comme celui qui fait le sujet de cette discussion, on a pour habitude de construire des gares aux marchandises séparées de la gare des voyageurs ?

M. EMMERSON : Oui, c'est l'habitude. Il serait impossible et ce serait d'ailleurs une fausse économie que de construire une gare aux marchandises attenante à la gare des voyageurs.

M. SAM. HUGHES : C'est pourtant une chose qui se voit en bien des endroits.

M. BLAIN : Il me semble que là où le revenu n'atteint pas six mille piastres dans les années prospères, une bonne gare avec une salle d'attente pour les voyageurs à un bout et un magasin à l'autre bout devrait suffire. Il me semble qu'il serait beaucoup mieux dans l'intérêt du public d'avoir un seul bâtiment compact que d'en avoir deux séparés. Je puis me tromper, mais nous avons dans la province d'Ontario plusieurs gares de ce genre à des endroits où, j'en suis sûr, le revenu dépasse beaucoup $6,000 par année. J'ai été surpris de voir que l'on convertissait un aussi grand nombre de gares de voyageurs en gares aux marchandises.

M. CROCKET : Je ne vois dans ces crédits aucune somme pour les améliorations de la voie du "Canada Eastern Railway" que le Gouvernement a acheté récemment. Le ministre voudra-t-il être assez bon de dire au comité quelles sont les intentions de son département au sujet de cette ligne ? L'honorable ministre a fait de belles prédictions l'année dernière, au sujet des revenus que cette ligne devait donner, si la voie était mise en bon état et la ligne bien outillée. Pendant la discussion qui a eu lieu sur cette question l'année dernière, l'honorable ministre a répondu comme suit à l'un des honorables députés de Toronto :

Il ne serait pas d'absolue nécessité que ce chemin fut exactement du type de l'Intercolonial, parce que ce n'est pas une ligne principale et n'en sera jamais une. Bien qu'aucun ingénieur ne m'écrit de rapport sur l'état du chemin de fer, je puis dire que j'ai fait moi-même un examen de la voie, et je suis convaincu qu'une somme de $1,000 par mille suffira pour en faire un chemin de fer moderne et de première classe, et avant un an il vaudra un million de dollars, surtout si l'on tient compte de la situation du Gouvernement au sujet du pont de Frédéricton.

Je voudrais savoir s'il se propose de faire tous ces travaux pendant cette année ?

M. EMMERSON : Nous avons commencé déjà à faire améliorer le "Canada Eastern"; ces dépenses sont payées à même les recettes du chemin. Nous avons ajouté plusieurs chars dortoirs et nous continuerons d'augmenter le nombre des wagons à voyageurs et à marchandises graduellement. J'ai déclaré l'année dernière qu'il faudrait environ $1 000 du mille ou environ $100,000 en tout pour mettre l'embranchement en bon état de service.

Je suis toujours du même avis. Nous améliorons ce chemin de fer graduellement; mais comme les dépenses que nous faisons sont payées à même les recettes, je n'ai pas à demander ce crédit spécial au comité. Je ne suis pas en mesure dans le moment de donner à mon honorable ami le détail des améliorations que nous nous proposons de faire. La ligne est maintenant pourvue

des meilleurs wagons et des locomotives et les trains circulent avec plus de rapidité qu'auparavant. Nous avons pu faire ces améliorations sans contracter de grandes dépenses, parce que nous prenons sur l'Intercolonial les wagons qui sont trop petits maintenant pour ce chemin, et nous les transportons sur le "Canada Eastern". De cette façon, nous sommes en mesure de donner un meilleur service sans augmentation matérielle des dépenses.

M. CROCKET : L'honorable ministre a-t-il un rapport d'un ingénieur énumérant les améliorations qui sont nécessaires pour mettre cet embranchement en bon état ?

M. EMMERSON : Un rapport a été déposé sur le bureau de la Chambre l'année dernère ; dans ce rapport était compris celui de l'ingénieur de la voie et des ponts ; il faisant connaître aussi l'état des ateliers et la situation générale de la ligne. Ce rapport était très complet et renfermait tous les renseignements désirables.

M. CROKETT : D'après l'extrait du discours de l'honorable ministre que j'ai lu, j'ai cru comprendre que le ministre n'avait pas à l'époque de cette discussion aucun rapport de son ingénieur. Si ce rapport n'a pas été déposé, le ministre se propose-t-il de le déposer pendant la présente session ?

M. EMMERSON : Si j'ai prononcé les paroles que l'honorable député cite pendant la discussion sur la résolution, il y devait y avoir un rapport de l'ingénieur sur le bureau de la Chambre à ce moment-là. Je donnais les renseignements que j'avais recueillis en visitant le chemin.

M. MORIN : Le ministre a dit il y a un instant qu'il ne connaissait pas la population de Saint-Moïse. Aimerait-il à la connaître ? N'a-t-il pas le dernier rapport du recensement ?

M. EMMERSON : J'aimerais à être renseigné. Je suppose que j'ai le rapport du recensement au département, mais je ne l'ai pas devant moi.

M. MORIN : Ah ! le ministre aimerait à connaître la population de Saint-Moïse ? Eh bien, le recensement montre qu'il y a 908 personnes dans cette paroisse ; pas dans le village, mais dans la paroisse.

M. BARKER : Si le ministre veut bien nous permettre de revenir un instant sur nos pas, je voudrais lui demander quelques détails concernant le crédit de $135,800 pour voies d'évitement additionnelles et embranchements. Le ministre nous demande $2,000 pour un embranchement de 1.45-100 mille à la Rivière-Ouelle, cela ferait $12,000 du mille, ce qui est un prix raisonnable, je suppose, pour construire un embranchement de cette longueur. Mais je découvre que le ministre a déjà dépensé $32,369 pendant l'exercice se terminant le 30 juin 1904. Combien a-t-il dépensé pendant l'exercice courant, je ne le sais pas, mais il veut dépenser encore $18,000 pendant le prochain exercice.

M. EMMERSON : Non, cette somme de $32,369 a été dépensée sur l'embranchement qui va au quai de Saint-Denis, au quai de la Rivière-Ouelle.

M. EMMERSON : Près de la Rivière-Ouelle.

M. BARKER : Voilà une des difficultés dans lesquelles nous met l'honorable ministre en réunissant ainsi plusieurs crédits sous un seul chapitre.

M. EMMERSON : J'ai dit que c'était un embranchement à l'ouest de la Rivière-Ouelle. L'embranchement même de la Rivière-Ouelle va du chemin de fer Intercolonial au quai de la Rivière-Ouelle en face de la Malbaie, endroit qui est fréquenté par un grand nombre de touristes. Pendant la saison de villégiature nous avons un pullman spécial qui fait le service entre le quai de la Rivière-Ouelle et les villes américaines en passant par Québec.

M. BARKER : Le nouvel embranchement est-il bien éloigné du premier ?

M. EMMERSON : Il s'étend à plus d'un mille à l'ouest de la Rivière-Ouelle.

M. BARKER : Alors l'honorable ministre construit deux embranchements qui coûtent, l'un $32,000, et l'autre $18,000.

M. EMMERSON : L'embranchement de la Rivière-Ouelle coûte plus que cela.

M. BARKER : C'est la dépense d'une année seulement. Ces deux embranchements ne sont qu'à un mille de distance l'un de l'autre. Sûrement qu'on devrait fournir au comité l'occasion de critiquer des dépenses de ce genre. Quel est le député de la province d'Ontario ou de l'Ouest qui peut critiquer ces dépenses intelligemment si l'on ne nous donne pas de meilleurs renseignements. Le ministre a là un exemple de ce que nous voulons avoir. Si le budget nous donnait plus de détails à ce sujet, tout député pourrait voir qu'on nous demande aujourd'hui $18,000 pour un embranchement au quai de la Rivière-Ouelle, lorsqu'on a déjà dépensé $32,000 pendant les derniers douze mois, sur un autre embranchement situé à un mille de distance. On aurait eu là un bon sujet de critique. Mais le ministre s'en vient nous demander un crédit général de $135,000 et il dit que nous devons le lui accorder sans débat, parce que les fonctionnaires de son département ont fait un rapport en ce sens.

Passage souterrain près de Saint-Fabien, $7,650.

M. EMMERSON : Cette somme est nécessaire pour ouvrir un passage sous la voie publique à environ mille pieds à l'est de la gare. Il y a à cet endroit une pente très roide, qui rend très dangereux le passage de la voie pour les attelages qui la descen-

dent, car il y a tout près un long tunnel de protection contre la neige. Les habitants de l'endroit ont envoyé au département une pétition à se sujet, et j'ai pris l'avis des officiers du départerent. On demande que ce chemin, au lieu de venir aboutir au pied de cette colline et de croiser la voie ferrée à cet endroit dangereux, se prolonge jusqu'à un remblai, et qu'on établisse sous ce remblai un croisement souterrain ou un viaduc afin de parer aux dangers naissant de ce croisement. La route croise la voie ferrée à un endroit où tout est caché à la vue du voyageur qui approche de la voie.

M. BARKER : Précisément comme cet item de $125,000 qui est un trompe-l'œil.

M. EMMERSON : Tous mes compliments à l'honorable député sur cette réflexion qui vient si à propos. Seulement, voici la différence ; ici, la dissimulation n'est pas voulue, tandis que là-bas, à cette gare, elle était inévitable.

M. BARKER : Revenons à l'article précédent. En 1903-1904, le ministre a dépensé $32,000 pour la construction d'un rameau au chemin de fer, à la Rivière-Ouelle, et cette année il demande au comité de lui ouvrir un crédit de $18,000 affecté à une voie d'évitement qui, dit-il, est à un mille de distance de la première. Je ne saurais dire le chiffre de la dépense qu'il a affectuée, au cours des douze mois écoulés entre l'établissement de ces deux crédits ; il serait fort possible qu'il eût dépensé $20,000. Comment expliquer pareille dépense effectuée à deux endroits à peine séparés par un mille de distance ? Quelle est la raison d'être de ces travaux ?

M. EMMERSON : Ce rameau de chemin de fer à la Rivière-Ouelle, comme l'appelle l'honorable député, n'est nullement un rameau ; c'est tout simplement un embranchement. Il y a là une de nos locomotives qui relie l'Intercolonial à la Malbaie. Il y a deux ans, le Parlement a ouvert un crédit dans ce but, et l'entreprise a été adjugée par voie de concurrence et de publicité. Le Parlement a, en outre, ouvert un crédit affecté à la construction d'un brise-lames ou quai, qui sert de débarcadère au bateau-traversier. Il y a à peu près un an et demi que cet embranchement est terminé et au cours des deux dernières saisons, il a été exploité à titre de ligne tributaire de l'Intercolonial. L'année dernière, nous avons payé $32,000, comme versement définitif pour cette entreprise.

M. FOSTER : Quel est le coût total de l'entreprise ?

M. EMMERSON : Les travaux étaient en marche avant mon entrée en charge. Ce détail m'échappe.

M. FOSTER : Quelle est la l ongueur de l'embranchement ?

M. EMMERSON : Environ sept milles.

M. FOSTER : Vous avez construit un embranchement de sept milles de longueur, dans la direction du Saint-Laurent.

M. EMMERSON : Oui, cet embranchement aboutit au quai de la Rivière-Ouelle ou quai de Saint-Denis, comme on l'appelle. Les citoyens de laualbaie n'ont d'autres communications avec les voies ferrées que celles que leur offrent l'Intercolonial et ce bateau-traversier sur le Saint-Laurent. Les populations de la Malbaie et du comté de Charlevoix sont privées de communications par voie ferrée. Cette année, on a esssayé de tenir les communications ouvertes, au cours de l'hiver, au moyen de ce bateau, afin que les habitants de la rive nord du Saint-Laurent ne fussent pas isolés du monde extérieur.

M. TAYLOR : Nous tenons à savoir pourquoi le ministre construit une autre embranchement, à un mille de distance de l'autre, dans la direction de la Rivière-Ouelle.

M. EMMERSON : La voie de garage en question est destinée au chargement et à la récolte du bois de construction sur ce parcours au bénéfice du trafic de l'Intercolonial, cet embranchement est à plus d'un mille de distance de la Rivière-Ouelle.

M. TAYLOR : Dans quel but construit-on cette voie de garage ?

M. EMMERSON : Pour les besoins du trafic de l'Intercolonial.

M. TAYLOR : C'est donc tout simplement un garage de l'Intercolonial et non pas un embranchement pénétrant dans l'intérieur de la contrée ?

M. EMMERSON : C'est une voie de garage, non pas un embranchement.

M. SAM. HUGHES : Est-ce que cette voie dessert quelque scierie mécanique ?

M. EMMERSON : Oui, il y a là une scierie mécanique dont M. Price est le propriétaire. Cette voie a plus d'un mille de longueur ; son parcours exact est de 1 m. 45.

M. FOSTER : Le ministre a-t-il renseigné le comité au sujet de l'augmentation du trafic récolté sur cette voie ferrée, depuis qu'on a construit cet embranchement et le quai qu'il dessert ? Ce quai, sans doute, n'a pas été contruit par l'administration de l'Intercolonial.

M. EMMERSON : Il y a nombre d'années que ce quai est construit. L'Intercolonial dessert ce quai ; mais il a été construit par le ministère des Travaux publics, au bénéfice des citoyens de la Rivière-Ouelle. Autrefois, cette localité était desservie par des paquebots. Aujourd'hui, ce sont les steamers qui font le service, et par suite du raccordement établi avec l'Intercolonial, les touristes qui se rendent à la Malbaie peuvent atteindre cette localité bien plus rapi-

dement qu'autrefois, et si je ne me trompe, le trafic s'est considérablement gonflé.

M. FOSTER : Le ministre voudrait-il bien aller aux renseignements à cet égard, et nous donner un état relatif au coût total des six milles et à l'augmentation accusée par le trafic au cours des deux années dernières ? Quel est le système adopté par l'administration de l'Intercolonial au sujet des embranchements d'un mille ou d'un mille et demi ou deux de longueur ?

Disons que je sois un industriel, propriétaire d'une scierie mécanique, à un ou deux milles de distance du chemin de fer ; or, à ce titre, je tiens à faire transporter mes produits par rail, au lieu de les voiturer par wagon ou par traîneaux, et je présente aux autorités de l'Intercolonial une demande en obtention d'établissement d'un embranchement. En pareille circonstance, quel est le système en vogue chez l'administration du chemin de fer, à cet égard ?

M. EMMERSON : En pareille circonstance, m'informe-t-on, l'administration de l'Intercolonial se charge de dresser la plateforme de la voie et les autres intéressés participent à la dépense effectuée pour l'achat des rails.

M. FOSTER : L'administration, dites-vous, se charge du régalage de la voie, et les parties intéressées sont grevées de la dépense effectuée pour l'achat des rails ?

M. EMMERSON : Oui ; ils participent à cette dépense, dans une certaine mesure. Il intervient un accord entre l'administration et les intéressés. Si je ne me trompe, ce système s'applique d'une façon uniforme et tout le monde est sur un pied d'égalité. Du reste, je ne suis pas suffisamment renseigné sur la question pour me prononcer avec une entière certitude.

M. FOSTER : Est-ce là le système qu'on a suivi ici ?

M. EMMERSON : Si je ne me trompe, les intéressés ont participé à la dépense effectuée pour la voie en question.

M. FOSTER : Que le ministre veuille bien aller aux informations et nous éclairer sur ce point. Il doit, sans doute, exister un système d'application uniforme, pour tous les travaux de ce genre.

Travaux d'agrandissement à la gare d'Amherst. $28,000.

M. FOSTER : Qu'est-ce que cela ?

M. EMMERSON : Ce crédit est affecté à l'agrandissement de la gare et des cours, à Amherst. Le trafic de l'Intercolonial à Amherst s'est développé d'une façon prodigieuse. L'établissement d'un atelier pour la construction de wagons ainsi que de nombreuses industries, telles que la nouvelle fonderie, l'atelier de réparation des machines, l'agrandissement des usines Robb, ainsi qu'une nouvelle fabrique de lainages et plusieurs autres établissements, tout cela a puissamment contribué à développer le trafic de l'Intercolonial, à Amherst. L'administration du chemin de fer se propose d'agrandir la cour aux marchandises et de perfectionner les installations de la gare, de façon à répondre aux besoins grandissants du trafic. Je ne saurais donner de renseignements bien précis sur les travaux projetés. En compagnie du surintendant, je me suis rendu à Amherst, afin d'étudier la situation sur place ; mais quant aux moyens définitifs à prendre pour remédier à cette situation, c'est là une question sur laquelle je ne saurais me prononcer, pour le moment.

M. FOSTER : On a, sans doute, déjà exécuté quelques travaux ?

M. EMMERSON : Oui, nous avons agrandi et prolongé les cours et les garages dans la direction de Nappan. Il existe un tel enchevêtrement de rues et de maisons d'habitation empiètant sur l'emplacement de la gare, et le terrain réservé, au début, pour les usages du chemin de fer avait si peu d'étendue, que force nous a été de placer tous les garages et les voies de triage à une assez grande distance de la gare.

Il est devenu urgent d'établir une double voie, à cet endroit, en raison du grand nombre de trains qui s'y rencontrent tous les jours. Or, il n'y a pas suffisamment d'espace entre la gare et les ateliers de construction de wagons de Rhodes, Currie et Cie, qui se trouvent précisément vis-à-vis la gare. En arrière de la gare, il se trouve un terrain assez étendu, appartenant à l'Intercolonial. Ce terrain a été utilisé jusqu'aujourd'hui par les citoyens d'Amherst qui l'ont converti en rue, et nous voulons installer la gare, afin de rendre possible l'établissement d'une deuxième voie. Nous nous proposons d'établir des hangars à marchandises et un quai en béton. Les recettes du trafic de l'Intercolonial, à cet endroit, l'année dernière, ont dépassé $280,000. C'est, sans doute, un merveilleux développement de trafic et, à coup sûr, les besoins de ce trafic autorisent ces dépenses.

M. FOSTER : Quel chiffre cette dépense atteindra-t-elle ?

M. EMMERSON : Je demande aujourd'hui $28,000, et dans cette somme figure un crédit périmé de $15,000.

M. FOSTER : Je sais le chiffre du crédit demandé. Ce que je tiens à savoir, c'est le chiffre de la dépense que le ministre se propose d'effectuer.

M. EMMERSON : La totalité de la dépense projetée est de $44,000. D'après nos prévisions, il sera dépensé $16,000, cette année ; il restera donc une différence de $28,000 sur les prochains exercices.

M. FOSTER : Mais le ministre nous dit qu'il n'a encore rien décidé pour l'avenir.

M. EMMERSON : Dans une certaine mesure. Je tiens à ce que le comité saisisse bien ma pensée. Nous voulons poser une double voie, sur ue étendue de 3,500 pieds. La chose est arrêtée. Nous nous proposons d'agrandir les cours intérieures, et les travaux d'amélioration projetés pour la cour à bois, coûteront $8,000. Il nous faut de grands enclos à bestiaux, car c'est là que se tient, en hiver, l'exposition du bétail, à l'instar de celle qui se fait annuellement à Guelph. Ces travaux entraîneront une dépense de $1,000 ; en outre, l'amélioration du service de l'eau coûtera $3,000. Il nous faut une remise aux machines, ce qui coûtera $1,500. Nous avons constamment besoin d'une locomotive à garage à Amherst, et cela en raison de l'augmentation du trafic. On estime que les quais en béton et les hangars demanderont une dépense de $5,000. Quant aux installations de la gare, il n'y a encore rien de décidé à cet égard ; toutefois, sur ce crédit de $44,000, il y a une somme de $15,000 affectée à ces derniers travaux.

M. FOSTER : J'apprécie parfaitement ce que le ministre vient de dire au sujet des progrès réalisés à Amherst. C'est une petite ville pleine d'activité et qui se développe rapidement, la chose est incontestable. L'impression qui se dégage des explications présentées par le ministre au sujet de ces crédits, c'est qu'il se met à la besogne, sans avoir bien mûri ses projets et sans savoir au'où il ira.

Il a, sans doute, donné mission à ses fonctionnaires de faire une enquête approfondie sur la situation dans son ensemble ; ils ont dû élaborer leurs plans et devis, puis baser leur estimation sur ces devis. Or, puisqu'il vient aujourd'hui demander au comité de lui ouvrir un crédit dans ce but, il devrait être en mesure de nous donner un état précis du coût total des travaux projetés. Aujourd'hui, il nous demande bien une somme d'un certain chiffre ; mais il ne saurait dire avec certitude quel chiffre atteindra cette dépense, avant le parachèvement des travaux. L'inconvénient ici, c'est qu'il est si facile au ministre de faire des dépenses : il suffit, pour cela, de demander au Parlement d'ouvrir un crédit et de l'obtenir, puis——

M. EMMERSON : Ce n'est pas chose facile.

M. FOSTER : C'est relativement facile ; mais à l'avenir, tous ces crédit ne s'obtiendront pas aussi aisément que par le passé, au moins tant que certains d'entre nous auront voix au chapitre ici. Le ministre aura réussi à faire voter, ce soir, $2,000,000 de crédits et tous les renseignements qu'on nous donne à cet égard figurent dans une seule page de ce petit état budgétaire. Si le débat a traîné en longueur, ce soir, c'est que les députés qui ont joué le rôle de critiques financiers n'ont pas réussi à obtenir les informations voulues. L'année prochaine, j'espère, le ministre sera en mesure de nous donner, par le menu, le chiffre de la dépense effectuée pour chaque garage, et de consigner ces détails au budget, avec indication de la longueur de chaque voie de garage, et cela afin que nous puissions émettre notre avis et voter ces crédits en connaissance de cause. Alors tout marchera à souhait. Le ministre en conviendra, quand il nous présente un crédit de $132,000, il ne facilite nullement la besogne en nous obligeant de multiplier les questions, pour constater, après deux longues heures de recherches, que ce crédit est affecté à cinquante ou soixante voies d'évitement, dispersées sur tout le parcours de l'Intercolonial. Le ministre consulterait son propre intérêt et nous faciliterait sensiblement l'expédition de notre besogne si, en dressant son budget, il avait soin d'y consigner, par le menu, tous ces renseignements. Voici une voie ferrée dont le budget se solde par une moins-value importante, un chemin de fer, dis-je, dont la dépense imputable sur le capital atteint un chiffre élevé, et pour lequel le pays s'est grevé d'une lourde dette ; or, à entendre le ministre nous demander des milliers de dollars affectés à la construction de travaux sur les sections les mieux établis de la route, on dirait qu'il s'est convaincu que les populations ont, jusqu'ici, manqué des facilités voulues pour leur exploitation commerciale, et qu'il faille en quelque sorte, organiser les services dans ces différentes localités. Qu'il faille doter ces gares de l'outillage répondant aux besoins du commerce, c'est ce que personne ne songe à révoquer en doute. Le trafic de chaque localité exige-t-il ces installations, voilà ce qu'il faudrait savoir. Quelle règle le ministre entend-il suivre à cet égard? Sans doute, les populations de ces localités lui présentent des vœux dans ce sens?

M. EMMERSON : Oui, ces vœux nous sont présentés par les chambres de commerce, les conseils municipaux des villes et les députés au Parlement. Ainsi, j'ai tenu une conférence avec la chambre de commerce d'Amherst.

M. FOSTER : Sans doute, ces vœux et ces demandes viennent de sources autorisées ; or, après avoir reçu ces vœux, le ministre, je suppose, donne mission à ses fonctionnaires de faire enquête et de dresser des rapports, où il est tenu compte des besoins du trafic, comme base de leurs conclusions. Quelquefois même, il serait utile de soumettre ces rapports à la Chambre, afin de nous permettre de juger des propositions formulées par ces fonctionnaires qui ne s'inspirent jamais de l'esprit de parti et tiennent toujours compte des besoins du trafic, de préférence à toute autre considération.

Sémaphores et gares, $1,000.

M. BARKER : Le ministre a-t-il bien réfléchi, avant de demander au Parlement de lui accorder 60 cents par mille, pour le service des sémaphores, sur l'Intercolonial,

chemin de fer qui compte un demi-siècle d'existence ? Songe-t-il qu'il importe ces frais sur le compte du capital ? A coup sûr, c'est là grever à outrance le compte du capital. Il est intolérable qu'on se permette de faire figurer cette charge au compte du capital, budgétairement. Il faut bien établir une ligne de démarcation quelque part, et je demande au ministre de biffer cet item. Sinon, je saisirai l'occasion favorable, soit lors de l'adoption du budget en épreuve définitive, soit à un autre moment, pour demander à la Chambre d'aller aux avis, sur cette question.

M. EMMERSON : Il s'agit ici de l'installation de sémaphores à des gares qui ne sont point encore munies de ces appareils. Le chemin de fer devra gagner en sécurité dans cette mesure—là même, et à ce titre c'est un accroissement de valeur. D'ailleurs c'est là un crédit qui figure au budget, de temps immémorial. Il ne s'agit nullement ici de renouvellement de sémaphores, mais de leur installation dans des gares qui n'en sont pas encore dotées.

M. BARKER : Il y a quelques années, j'ai constaté qu'on avait porté au compte du capital le prix d'un sceau à eau acheté pour une des gares de l'Intercolonial. Quelqu'un s'était avisé de faire du badigeonnage, dans la pensée de donner un meilleur aspect à la gare, et c'est ainsi que ce sceau à eau figure sur le compte de la dette publique du Canada. Le crédit en discussion va de pair avec celui-là. Je demanderai les avis de la Chambre à cet égard, et elle dira s'il convient de faire figurer pareils articles au compte des dépenses imputables sur le capital.

M. PATTERSON : L'honorable député n'établirait-il pas une distinction entre l'installation de sémaphores neufs——

M. FOSTER : C'était bien aussi d'un sceau neuf qu'il s'agissait alors.

M. PATERSON : Je n'ai pas souvenance de pareil incident ; mais il y a une distinction à établir entre l'installation de sémaphores à une gare neuve et le renouvellement de sémaphores déjà installés dans une ancienne gare, et dont le coût a été primitivement porté au compte du capital.

M. FOSTER : Supposons qu'en 1905 il faille dépenser, pour l'usage du chemin de fer, une tonne de graisse à essieux de plus qu'en 1904, est-ce que cette dépense devrait figurer au compte du capital ?

M. PATERSON : Il n'y a pas d'analogie entre les deux cas.

M. FOSTER : C'est bien plus coulant.

Matériel roulant, $698,500.

M. OSLER : Je prierais le ministre de consentir à ce que cet article soit réservé, jusqu'à ce qu'il ait donné à la Chambre le renseignement que j'ai demandé, cet après-midi : c'est-à-dire, un état indiquant les dépenses imputables sur le compte du capital, effectuées pour l'Intercolonial depuis 1896, et même antérieurement à cette date, s'il le désire ; en outre, les sommes dépensées pour achat de matériel roulant et portées au compte du capital depuis la même date ; la quantité de matériel roulant qui était utilisé en 1896 et celui qui l'est actuellement ; le nombre de locomotives et de wagons, de toute catégorie. Il est impossible de discuter cet article, sans avoir cet état sous les yeux.

M. INGRAM : En outre, le matériel qui avait besoin de réfection, le 30 juin dernier et le 1er janvier dernier.

Chemin de fer Intercolonial—Amélioration de tracé sur la ligne, $22,000.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné à l'amélioration du tracé de la ligne entre Daveluyville et Saint-Wenceslas. Ces travaux entraîneront la construction de deux ponceaux arqués. Le tracé sera amélioré à deux endroits. A deux milles de Daveluyville, nous ferons disparaître une double pente en sens inverse, de 1 p. 100—l'une de 600 pieds, l'autre de 700 pieds de longueur, et la voie sera rétablie dans le sens horizontal. A un pont de 21 pieds de travée nous substituerons un ponceau arqué. A l'autre point, situé à un quart de mille de distance à l'ouest de Saint-Wenceslas, deux pentes en sens inverse, l'une de 0:75 p. 100, de 1,000 pieds de longueur, l'autre de 1:12 p. 100, de 100 pieds de longueur seront remplacées par 1,000 pieds de voie dans le sens horizontal et 1,000 pieds de voie, avec inclinaison de 1 p. 100. A un pont de 15 pieds de travée sera substitué un ponceau arqué de 16 pieds.

Chemin de fer Intercolonial—Prolongement jusqu'à Sydney-Mines, $50,000.

M. EMMERSON : Ce crédit est destiné au raccordement de l'Intercolonial à Sydney-Mines, à partir du débarcadère de Sydney-nord. Sydney-Mines est une localité en pleine voie de progrès, la compagnie des aciéries de la Nouvelle-Ecosse y ayant agrandi ses installations.

M. FOSTER : Quelle est la distance ?

M. EMMERSON : Environ deux milles et trois quarts.

M. FOSTER : Est-ce que le pays est grevé de toute cette dépense ?

M. EMMERSON : Oui.

M. OSLER : D'ordinaire, quand une compagnie de chemin de fer prolonge sa voie ferrée pour la raccorder avec une mine ou une scierie, ce sont les propriétaires de ces établissements qui font les frais qu'entraîne ce raccordement.

M. EMMERSON : Sydney-Mines est une ville importante. Elle a un maire et tout l'outillage moderne des villes. Sa population est d'environ 7,000 âmes.

M. OSLER : En entendant le ministre prononcer le nom de Sydney-Mines, et mentionner les aciéries de la Nouvelle-Ecosse, j'ai cru qu'il s'agissait de raccorder l'Intercolonial avec les mines de fer. Au demeurant, mon observation s'applique à nombre d'articles inscrits ici. D'ordinaire, ceux qui demandent à une compagnie d'établir un raccordement de voie ferrée avec une mine ou une scierie mécanique participent aux frais de l'entreprise, frais qui leur sont remis sous forme de transports ; et ainsi la compagnie ne perd rien, si l'entreprise n'est pas lucrative. A mon avis, ce système devrait s'appliquer à l'Intercolonial. Sinon, les influences politiques exerceront leur pression sur le Gouvernement pour obtenir la construction de lignes se raccordant avec des mines ou des scieries dont les transports ne rémunéreront point les capitaux engagés par l'administration dans ces embranchements.

M. INGRAM : Est-ce que Sydney-nord est intéressé dans ces raccordement ?

M. EMMERSON : Non ; ce raccordement est à deux milles environ de Sydney-nord.

Chemin de fer Intercolonial—Rails et pièces d'éclissage en acier, $380,000.

M. BARKER : Où cette dépense se fera-t-elle ?

M. EMMERSON : L'année dernière, la Chambre nous a ouvert un crédit de $495,000, et d'après nos prévisions, ce crédit de $380,000 suffira au posage de rails plus pesants sur 200 milles de plus.

M. OSLER : Quel est le prix des rails neufs ?

M. EMMERSON : Le prix actuel dépasse $30 la tonne.

M. OSLER : Il ne s'agit ici que de l'écart entre le coût des rails neufs et le prix des vieux rails enlevés de la voie, comme le ministre l'a observé, cet après-midi.

M. EMMERSON : Précisément.

M. OSLER : Combien de tonnes de rails achetera-t-on pour ce montant ?

M. EMMERSON : Environ 25,000 tonnes.

M. OSLER : C'est donc $750,000, ou à $28 la tonne, $700,000. Le ministre demande $380,000.

M. EMMERSON : J'inclus dans la totalité les rails de 80 livres et les pièces d'éclissage qui comprennent les plaques, boulons, écrous, éclisses et coussinets. Le total est de $822,415.49.

M. BARKER : La main-d'œuvre n'est pas comprise ?

M. EMMERSON : La main-d'œuvre est portée au compte du revenu.

M. BARKER : Le ministre en est-il certain ?

M. EMMERSON : Je tiens ce renseignement de l'ingénieur en chef qui doit savoir ce qui en est.

Dans l'état que j'ai sous les yeux il n'est pas question de main-d'œuvre. La dépense est donc de $442,490, moins le prix des vieux rails enlevés ainsi que des plaques et boulons, portés à notre crédit. Il reste donc $379,925.45, ou en chiffres ronds, $380,000.

M. OSLER : Alors vous portez au compte du capital les boulons et les éclisses ; vous ne tenez pas compte des vieux boulons et écrous.

M. EMMERSON : Nous tenons compte des vieux articles enlevés de la voie

M. BARKER : Si l'honorable ministre fait enlever un rail de 66 livres pour le remplacer par un autre de la même pesanteur, à quel compte portera-t-il cet item?

M. EMMERSON : Si l'ancien rail ne pouvait servir à aucun usage, on chargerait peut-être avec raison cet item au compte du capital. Je ne connais pas quelle est la pratique suivie dans ces cas, car je n'ai pas eu l'occasion de régler ce détail particulier.

M. BARKER : Mais l'honorable ministre fait partie de la Chambre depuis trois ou quatre ans et, au cours des dernières sessions, on a discuté ce point même.

M. EMMERSON : Comme simple hypothèse.

M. BARKER : Non, car cette question est très pratique. Si l'honorable ministre remplace les rails usés pesant 66 livres par des rails neufs du même poids, il devra porter le montant de cette dépense au compte du revenu. Pourquoi parler de 80 livres dans cet item, alors qu'en réalité il pose simplement des rails dont la pesanteur, comparée à celle des anciens rails, ne représente qu'une différence de 14 livres, et qu'il n'améliore la voie que dans cette proportion?

M. EMMERSON : Nous tenons compte des rails de 66 livres.

M. BARKER : Ce ne sont que des débris.

M. EMMERSON : Dont on peut encore se servir et que nous vendons $20 la tonne.

M. BARKER : Mais l'honorable ministre sait parfaitement que les comptes sont tous pareils. S'il compte 20 livres de vieux rails, une grande partie de ce dernier doit être hors d'usage, ainsi qu'il arrive sur tous les chemins de fer. Quelques-uns de ces rails peuvent être bons, et il est possible de les vendre comme rails d'occasion. Je crois qu'on en a posé quelques-uns sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et qu'on en a vendu d'autres, mais une grande partie doit être jetée à la ferraille. L'honorable ministre charge ici une pesanteur additionnelle de 14 livres et, au lieu d'imputer sur

le compte du capital ces 14 livres seulement, il porte à ce compte les 80 livres ; il ne nous donne crédit que pour la ferraille. Mon honorable ami sait parfaitement bien et M. Puttinger, gérant général de l'Intercolonial, lui dira qu'il fait des bénéfices et qu'il augmente son revenu aux dépens du capital par chaque rail de 80 livres qu'il porte au compte de ce dernier. Quand, il y a deux ans, j'ai demandé à M. Puttinger de me dire, en sa qualité d'administrateur de chemin de fer, s'il croyait avoir raison en imputant sur le capital le coût de ces rails de 80 livres, il m'a répondu : Pourquoi agirai-je autrement, quand le Parlement vote le crédit demandé?

M. EMMERSON : Nous demandons un crédit pour remplacer les rails actuels de l'Intercolonial par des rails de 80 livres. Nous enlevons les rails de la plus faible pesanteur sur une distance de 200 milles, nous allouons $20 par tonne. La différence doit donc être portée au compte du capital.

M. FOSTER : Quelle est la pesanteur des rails actuels? Est-elle de 65 livres?

M. EMMERSON : Les rails que nous enlevons pèsent 67 livres.

M. FOSTER : Si l'honorable ministre voulait acheter des rails de ce poids, combien paierait-il par tonne ?

M. EMMERSON : Le même prix, je suppose, car il n'y a pas beaucoup de différence dans le coût des rails lourds et celui des rails légers. Si j'en crois les cotes que j'ai eues récemment l'occasion de voir, ces prix sont, en réalité, les mêmes.

M. FOSTER : Quelle sera la longueur proportionnelle du chemin sur laquelle on placela ces deux sortes de rails ?

M. EMMERSON : Nous tenons simplement compte dans nos calculs des 200 milles sur lesquels nous avons posé ces rails. La pesanteur par mille, lorsqu'on emploie des rails de 80 livres est de 125 t. 7, elle est de 105 t. 2, quand on emploie des rails de 67 livres.

M. INGRAM : Si je ne me trompe, l'honorable ministre se propose de poser sur une longueur d'environ 200 ou de 250 milles des rails qui lui coûteront $700,000 environ. L'an dernier, il a fait exécuter des travaux semblables sur une distance de 161 milles. Voudra-t-il nous donner une idée du coût des rails de 110 livres qu'il a posés ?

M. EMMERSON : Ces rails étaient d'une espèce spéciale ; on les a achetés de la compagnie du chemin de fer maritime de Chignecto. Ce sont des rails importés au Canada pour servir à ce chemin de fer qui en avait besoin pour transporter ses navires. L'Intercolonial les a achetés, l'an dernier, je crois. Je ne suis pas très au courant des détails de cette transaction qui s'est opérée avant qu'on m'eût confié la direction du ministère des Chemins de fer et des Canaux.

M. INGRAM : Devons-nous comprendre que l'honorable ministre a en magasin une grande quantité de ces rails ?

M. EMMERSON : Ils sont tous posés.

M. OSLER : Le seul montant qu'on devrait porter au compte du capital dans le cas qui nous occupe, c'est de la différence du coût de rails plus pesants. La voie était construite ; on y avait posé des rails de 67 livres qu'on remplace par des rails de 80 livres. Il ne saurait y avoir augmentation de valeur, à moins qu'elle ne provienne de la différence du coût de ces rails plus pesants. L'honorable ministre nous dit que pour ces 250 milles, il achètera 25,000 tonnes de rails à $28 la tonne, ce qui représentera un montant de $700,000. Il tient compte de $20 par tonne pour les rails qui sont remplacés. Ils doivent coûter moins cher, parce qu'ils sont plus légers, 25,000 tonnes à $20 la tonne représentent $500,000, et la différence entre ce chiffre et $700,000 est de $200,000. Il n'y a aucune excuse possible, même en tenant compte de la déclaration de l'honorable ministre, de porter au compte du capital un montant plus élevé que celui représentant cette différence. Mon honorable ami compte $380,000, et cette différence de $180,000 est faussement imputée sur le capital, et c'est pourquoi, sous ce rapport, cet état est de nature à tromper l'opinion.

Ces $180,000 devraient faire partie des recettes de ce chemin de fer telles que soumises à la Chambre. On ne saurait trouver d'excuse à cela et l'on chercherait inutilement une explication quelconque. C'est approuver un faux absolu en tant qu'il s'agit des recettes et dépenses de cette voie ferrée, si l'on accepte ces calculs et si cette somme est imputée sur le capital.

M. EMMERSON : C'est la pratique qu'on a toujours suivie...

M. BARKER : Pas du tout.

M. EMMERSON : Je demande pardon à l'honorable député...

M. BARKER : Que l'honorable ministre me pardonne lui-même. J'ai discuté cette question il y a trois ans. L'honorable M. Blair avait affirmé cela, mais je lui ai prouvé, en lui citant les rapports, que sous son administration l'honorable M. Haggart n'avait pas imputé sur le compte du capital les item qu'on n'aurait pu porter à ce dernier, mais qu'il avait imputé sur le revenu la différence entre le coût de rails de pesanteur différente, ce qu'il n'était pas obligé de faire.

M. EMMERSON : On m'informe que c'était là la règle suivie quant à l'Intercolonial. J'ignore si le remplacement des rails remonte aux jours où l'honorable M. Haggart était ministre des Chemins de fer.

M. FOSTER : Quand l'honorable ministre dit que c'était la règle. . .

M. EMMERSON : Je dis que cela a été la règle quant à l'Intercolonial.

M. FOSTER : Sous l'administration de l'honorable M. Blair ?

M. EMMERSON : Et même auparavant, je suppose.

M. BARKER : Cette affirmation a été réfutée absolument.

M. EMMERSON : Je suis informé du contraire. Je ne puis discuter cette question en m'appuyant sur la connaissance intime que j'ai des faits. Mon honorable ami (M. Barker) affirme le contraire de ce que j'ai avancé. Je suis tenu d'accepter sa dénégation, mais je puis aussi me fier, je crois, aux renseignements qui me sont fournis, et ceux-ci établissent que la pratique suivie dans le passé était bien celle qui est en vigueur maintenant. Je ne connais pas la règle observée sous ce rapport par les autres chemins de fer. Mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) est un des directeurs du Pacifique-Canadien, si je ne me trompe, et il devrait savoir quelle est la pratique suivie par cette compagnie. Il peut arriver que cette dernière n'ait pas eu l'occasion, depuis plusieurs années, de poser des rails plus pesants, et ses comptables n'ont peut-être pas eu à régler la question de savoir à quel compte porter un item de ce genre.

M. OSLER : L'honorable ministre devrait savoir que j'ai toujours montré une grande répugnance, lorsque j'ai pris part aux discussions qui se sont développées ici, à défendre mon attitude en citant ce qu'auraient pu faire le Pacifique-Canadien et d'autres compagnies.

Il me répugne grandement de mêler à nos discussion des faits que j'ai pu connaître en d'autre qualité que celle de député. Mais je puis déclarer qu'à mon avis il n'y a pas sur tout le continent un seul chemin de fer qui, ayant à s'occuper d'un item semblable à celui-ci, l'imputerait sur le capital ; la compagnie intéressée ne porterait au compte de ce dernier, ainsi que je l'ai dit, que la différence du coût entre le prix des rails enlevés et celui des rails qui remplaçent les premières.

M. BARKER : J'ajouterai que si l'honorable ministre veut s'occuper de cette question, il constatera que, dans la première année de son administration de l'Intercolonial, M. Blair a suivi l'exemple de son prédécesseur, l'honorable M Haggart, en imputant cet item de rails d'acier sur le compte où il devait se trouver, et c'est précisément cette règle qui d'après nous, devrait être appliquée. Plus tard, M. Blair a changé ce système ; il a commencé à augmenter les revenus de l'Intercolonial en portant au compte de la dette du pays des dépenses qu'il aurait dû inscrire au compte des dépenses ordinaires d'exploitation.

M. FOSTER : La déclaration de mon honorable ami de Toronto-ouest (M. Osler) est très forte et très précise. Si elle est exacte, si ce qui lui a donné lieu, c'est-à-dire la règle énoncée par l'honorable ministre lui-même est juste, et si tout ce qu'il faut imputer sur le capital est la différence du coût, alors ces deux propositions se corroborent l'une de l'autre. Dans ce cas la règle suivie par l'honorable ministre telle qu'elle apparait dans ce crédit qu'il nous demande de voter ce soir, est contraire à ces deux propositions. L'honorable ministre revient à ce qu'il a affirmé en disant qu'on a toujours eu pour règle de filouter—on ne saurait se servir d'un autre terme—aux dépens du capital, afin de cacher un déficit ou une diminution de revenus. Nous voulons connaître les faits tels qu'ils sont. A-t-on suivi cette pratique et, dans l'affirmative, depuis combien de temps ? La déclaration de mon honorable ami d'Hamilton (M. Barker) qui dit que cette pratique n'a pas été suivie par le ministre des Chemins de fer du gouvernement précédent, est-elle vraie ou fausse ? D'après moi, cette matière est très importante. Il en a été question dans cette Chambre réunie en comité, à mainte et mainte reprise, chaque année, et je crois que nous en sommes arrivés à un point où nous devons demander avec instance que ce sujet soit étudié. Je crois donc qu'il vaut mieux que cet item soit réservé pour le moment. L'honorable ministre peut se renseigner auprès de ses fonctionnaires, il peut prendre tout le temps voulu pour cela et il lui sera facile ensuite de nous donner les renseignements qui nous permettront d'établir une base honnête et convenable pour faire ces estimations relativement au capital et au revenu.

Si l'honorable ministre veut faire cela, nous saurons au moins quelle a été la pratique suivie par son ministère. Il a une vague idée que cela se faisait d'une façon ou d'une autre ; on ne s'attend pas à ce qu'il connaisse exatement ce qui s'est passé depuis longtemps, parce qu'il n'a été chargé de la direction de ce ministère que dernièrement. Mais il a à sa disposition des fonctionnaires qui le renseigneront et feront des recherches qui lui permettront de nous dire en connaissance de cause la vérité exacte sur cette question. Il s'agit d'un cas exceptionnel. Sachons donc ce qu'il nous faudra faire à l'avenir. Quant à moi, je crois fermement que nous devrions avoir des estimations honnêtes, qu'importe où le déficit se trouve.

M. EMMERSON : Tous les faits sont soumis à l'examen du comité. Au point de vue des recherches, il pourrait être intéressant de connaître ce qui s'est fait dans le passé. Je sais que, l'an dernier, un item de $495,000 a été voté de cette façon. J'ai suivi le précédent établi. Il y a deux ans, quand

ce budget a été soumis au comité, le ministre des Finances se trouvait en même temps à remplir les fonctions de ministre intérimaire des Chemins de fer. Il y eut alors une discussion semblable à celle qu'on soulève maintenant. Il ne saurait y avoir d'erreur quant à l'application de ce crédit. Tout le monde connait la fin pour laquelle nous demandons cet argent, ainsi que les circonstances dans lesquelles ce crédit sera dépensé. Il me semble que dans ce cas, le comité devrait adopter cet item. Pour ma part, j'étudierai certainement les aspects de la question présentés par l'honorable député de Toronto, qui a parlé avec connaissance de cause de la pratique suivie par le chemin de fer canadien du Pacifique et d'autres compagnies de chemin de fer. Mais il y a un fait à remarquer ; suivant les vues que j'entretiens au sujet de l'Intercolonial, je suis prêt à insister pour que chaque dollar soit appliqué d'une manière honnête et juste. Je n'ai pas peur de porter au compte du revenu les items qui y apparaissent, s'ils doivent se trouver là, et je ne veux pas les imputer sur le capital, si leur place ne se trouve pas dans ce compte. Ce sont là les opinions que je professe. C'est la règle que nous avons suivie l'an dernier ; nous n'avons pas alors assisté à une discussion aussi complète que celle que nous avons eue ce soir. Je demanderai au comité de permettre que ce crédit soit adopté tel qu'il est. Pour ma part, j'étudierai certainement cette question, si j'ai à m'en occuper dans l'avenir, et je m'efforcerai de m'enquérir des faits réels. Je suis certain que cette attitude sera approuvée, non seulement par les membres de l'opposition, mais encore par ceux de la droite.

M. FOSTER : L'honorable ministre s'est montré franc et il a expliqué sa position de façon à satisfaire le comité. Mais voici où est le point principal d'après moi. Mon honorable ami doute-t-il tant soit peu que, relativement à ce simple item que nous discutons maintenant, les faits soient tels que mentionnés par mon honorable ami de Toronto (M. Osler) ? A-t-il le moindre doute qu'il demande de porter au compte du capital d'autres dépenses que celles nécessitées par les travaux destinés à remettre ce chemin de fer dans l'état exact où il se trouvait auparavant ? Il doit pouvoir répondre à cette question, ou cela lui est impossible. S'il répond que ce raisonnement et les faits semblent indiquer qu'il prend à même le capital certaines sommes pour exploiter ce chemin de fer, alors il est tenu d'étudier cette question et de prendre une décision avant que cet item soit adopté, sans s'occuper de ce qu'a pu être la pratique dans le passé. Nous devrions nous arrêter dans cette voie du moment où nous serons d'accord pour déclarer que cette pratique est aussi mauvaise qu'on l'a fait voir dans ce cas spécial. L'honorable ministre ne nous demanderait pas de lui donner une certaine somme à compte du capital pour lui permettre de payer les conducteurs, d'acquitter les factures pour la fourniture de la houille, les frais d'exploitation de la route ou toutes dépenses autres que celles qui sont absolument comprises sous l'en-tête " frais d'exploitation." Voici un crédit dont le montant s'élève à des centaines de milliers de dollars, à propos duquel on a démontré d'une manière incontestable et sans qu'on ait essayé de prouver le contraire, que l'honorable ministre prend environ $200,000 du capital pour jeter ce montant dans les dépenses d'exploitation de ce chemin de fer. L'honorable ministre a le droit de poser des rails plus pesants à la place de rails plus légers et de remettre dans l'état où ils se trouvaient, la plate-forme de la voie, le chemin lui-même et tout ce qui s'y rapporte, et la différence entre le coût de ces rails différents est tout ce qu'il devrait imputer sur le capital. Evidemment, il ne semble pas exister de doute à cet égard. Nous admirons le franchise avec laquelle l'honorable ministre nous a répondu, je crois, cependant, qu'il vaudra mieux pour lui de permettre que cet item soit réservé, et de se former une opinion sur le principe en jeu. Il n'y a rien d'humiliant pour un ministre qui constate qu'il a fait une demande qui n'a pas sa raison d'être, ou qui, après avoir étudié plus à fond la nature de sa demande, comprend qu'il est dans l'erreur, malgré ce que les autres ont pu faire, de déclarer qu'il est prêt à accomplir immédiatement ce qui est juste.

Cela est moins humiliant que si ce ministre, en commettant une erreur représentant $200,000, parlait de faire préparer des estimations exactes mais seulement après que ce crédit aurait été voté. Je veux faire comprendre à l'honorable ministre qu'il s'agit ici d'une question vraiment importante. Autant vaudrait prendre une attitude déterminée et discuter ce sujet maintenant que de renvoyer cela à plus tard, et de nous obliger à des discussions qui se répèteront à chaque session. A ce propos, l'honorable ministre dira avec moi qu'il devrait préparer un budget honnête.

M. EMMERSON : Je reconnais que mon honorable ami a raison sur ce dernier point, mais je ne suis pas convaincu de l'exactitude de ce qu'a avancé l'honorable représentant de Toronto (M. Osler), quant à la façon dont il faut préparer ces estimations. Il me semble, et c'est là le point de vue où je me place, que dans ce cas-ci alors qu'il s'agit d'une allocation pour l'achat de rails, et qu'il y a une différence entre la valeur de ces derniers et celle des vieux rails, une somme suffisante doit être portée au compte du revenu, et que la balance de ces $380,000 doit être imputée sur le capital.

M. FOSTER : L'honorable ministre change de terrain.

M. EMMERSON : Il n'y a pas d'illusion à se faire là-dessus. Il est évident, sans qu'il soit besoin d'étudier cette question, que les faits et les circonstances de toute cette

transaction nous indiquent ce qu'il faut faire, et chacun peut se former une opinion. Il me semble que tel qu'il est, le coût des rails de 80 livres, diminution faite du montant que rapportent les rails enlevés, doit être imputé à bon droit sur le compte du capital.

M. FOSTER : Supposons que l'honorable ministre ne puisse vendre ces rails de 67 livres, qu'il a enlevés plus de $10 la tonne, considèrerait-il qu'il serait juste de prendre la différence entre $10 et $28, en répétant le calcul que nous avons fait ce soir, et de la porter au compte du capital ? Supposons qu'il ne puisse vendre ces rails plus de $5 la tonne, portera-t-il cette différence au compte du capital et en agira-t-il ainsi s'il ne pouvait les vendre que $1 la tonne, vu l'usure de ces rails ? Pourquoi ne pourrait-il les vendre plus de $10 ou $5 la tonne ? Simplement parce qu'ils ont été mis hors d'usage au service du chemin de fer.

Quand il place de nouveaux rails, que fait-il ? Il tient compte des rails usés et cet item doit être porté, non pas au compte du capital, mais à celui du revenu actuel. On ne saurait échapper à ce raisonnement. Nous n'essayons pas d'argumenter l'un contre l'autre et de savoir qui aura l'avantage. Ce n'est pas cela. Nous nous efforçons d'arriver à la vérité. Pourquoi vendre ces vieux rails $20 la tonne ? Je prends ici le prix indiqué par l'honorable ministre lui-même. Mon honorable ami vend ces vieux rails $20 la tonne, parce qu'ils ont été posés, il y a nombre d'années, qu'ils sont usés et ne valent pas plus de $20. Ils ont perdu leur valeur au service de ce chemin de fer. Or, ce service a dû produire des revenus, et l'honorable ministre en remplaçant les rails usés à cette fin, impute sur le capital ce qu'il doit dépenser pour remplacer ces vieux rails. Cela me semble si clair que l'honorable ministre devrait le comprendre immédiatement, et je crois qu'il le comprend, ainsi que tout le comité. S'il en est ainsi, il est absolument erroné—je ne dirai pas malhonnête—de tirer sur le capital pour boucher un déficit.

M. OSLER : J'abonde dans le sens de la dernière partie des observations de l'honorable ministre. Il a déclaré en terminant que la différence entre le coût des nouveaux rails et le prix des anciens rails devrait être imputée sur le capital. Je partage cette manière de voir et, prenant son chiffre de $20 comme représentant la valeur des vieux rails, et le chiffre de $28 comme étant le coût des nouveaux rails, je dis que cela représente en tout $200,000 qui, d'après cette théorie, devraient être portés au compte du capital. Mais mon honorable ami demande qu'on porte au compte du capital un montant de $380,000. Il ajoute qu'il n'y a pas de malhonnêteté là-dedans. Il n'y a aucunement de malhonnêteté intentionnelle, et je ne voudrais pas, pour un moment, laisser soupçonner cela, mais si ces calculs se rapportent à l'Intercolonial, et comme cet item se trouve compris dans nombre d'autres, il reste absolument établi qu'on a un état faux quant aux revenus de ce chemin de fer. Cet écart représente un montant de $180,000 pour ce seul item. En disant que cet état est faux, je veux faire observer simplement qu'il s'agit d'une comptabilité incorrecte qui met le public sous une fausse impression quant à ces $180,000. Ce montant devrait être chargé au compte du revenu et non pas à celui du capital et si l'on adopte cet item, les états de compte de l'Intercolonial, l'année prochaine, seront faux, au moins jusqu'à concurrence du montant que je viens de mentionner pour un seul item.

M. BOYCE : L'honorable ministre voudrait-il me dire quelles entreprises ont été exécutées au cours de l'année dernière, pour la fourniture de rails par la compagnie du lac Supérieur, et m'indiquer la quantité de rails livrés ?

M. EMMERSON : Nous avons accordé deux entreprises à la compagnie du Sault-Sainte-Marie, la première, au mois de septembre, pour la fourniture de 10,000 tonnes de rails, et la seconde, au mois d'octobre, je crois, pour la fourniture de 10,800 tonnes. Nous avons reçu 28,000 tonnes. Nous n'avons pas donné d'autres commandes.

M. BOYCE : Quel était le prix de ces rails ?

M. EMMERSON : C'était celui du marché plus le montant des droits. Le cours du marché au 1er octobre, devait fixer le prix que nous paierions pour les 10,000 tonnes de rails achetées d'abord ; le cours du marché, à la date du 15 novembre, devait indiquer le prix des 10,800 tonnes lors de leur livraison.

M. BOYCE : L'honorable ministre peut-il nous faire connaître les montants payés pour ces rails, ou si l'on a déterminé le coût actuel de ces articles ?

M. EMMERSON: Le coût n'a pas encore été déterminé. On a payé un certain montant au *pro rata* suivant l'avis de l'ingénieur en chef, en attendant la décision du ministre des Chemins de fer et des Canaux.

M. BOYCE : Quel est le montant payé ?

M. EMMERSON : Je crois, mais je n'en suis pas certain, qu'on a payé $23 la tonne. A tout évènement, il y avait une marge assez large pour protéger le ministere, et je m'efforce d'obtenir des renseignements des principaux marchands d'Angleterre sur les ventes réelles, afin de pouvoir déterminer le cours du marché au 1er octobre et au 15 novembre dernier respectivement.

M. BOYCE : C'étaient là les dates qui devaient servir de point de repère, lorsqu'il s'agirait de fixer les prix ?

M. EMMERSON : Je sais que la dernière date était celle du 15 novembre. Je suis à peu près certain que la première date était celle du 1er octobre, mais je pourrais me tromper.

M. BOYCE : Quand les autres entreprises pour la fourniture de rails de l'Intercolonial ont-elles pris fin ?

M. EMMERSON : Nous n'avons accordé que les entreprises dont je viens de parler.

M. BOYCE : Je parle d'entreprises accordées à d'autres compagnies ou à des particuliers. Je ne fais pas seulement allusion à la compagnie du lac Supérieur.

M. EMMERSON : Il n'y a pas eu d'autres entreprises d'accordées.

M. BLAIN : L'honorable ministre n'a pas dit à quels endroits seront posés ces rails, l'été prochain.

M. EMMERSON : On les placera sur la division de l'est de l'Intercolonial, sur une distance d'environ trois quarts de mille ; entre Saint-Jean et Shediac sur une distance d'environ 62 milles, et sur le reste des 100 milles qui séparent Moncton de Lévis.

M. FOSTER : Je prierais le ministre de réserver l'item jusqu'à ce qu'il puisse nous renseigner sur la pratique suivie au département.

M. EMMERSON : Ne pourrions-nous pas en attendant laisser passer l'item ?

M. FOSTER : Je ne crois pas que nous trouvions jamais un point plus simple ni plus clair où nous puissions prendre nos positions respectives, et ce ne sera pas du temps perdu que de laisser l'item en suspens.

M. EMMERSON : Je n'ai pas le moindre désir de précipiter les choses.

M. INGRAM : L'exposé que l'on a fait hier de la situation de l'Intercolonial est l'aveu le plus triste et le plus désolant qui soit jamais tombé des lèvres d'un ministre des Chemins de fer dans cette Chambre, d'autant que l'on porte au compte du capital bien des item dont il conviendrait plutôt de charger le revenu. J'ai suivi très attentivement le discours de l'honorable ministre, et, s'il a su trouver des explications pour excuser l'énorme déficit qu'il avoue, il a manqué en ceci qu'il ne propose pas de remède au mal. Il importe peu au pays, nous a dit le ministre, que telle dépense soit imputée sur le capital ou qu'elle le soit sur le revenu, puisque, dans un cas comme dans l'autre, le pays aura toujours à la payer. Je ne suis pas du tout de cet avis. En tant que la députation est concernée, il n'y a peut-être pas grand mal à cela : il nous est facile de débrouiller la situation ; mais, pour le peuple, il en est autrement. Le gros du public n'a pas les avantages que nous trouvons ici et, par suite, il n'est pas en mesure de juger du mérite de l'administration de l'Intercolonial.

L'honorable ministre est évidemment de bonne foi ; je me plais à reconnaître qu'il ne cherche nullement à rien cacher. Si d'un côté j'ai toujours prêché la nationalisation des chemins de fer, d'un autre côté, j'ai toujours tenu que l'administration de nos voies ferrées n'était pas conduite selon des principes convenablement appliqués. Je n'accuserai pas le parti libéral, pas plus que n'ai accusé mon parti, de la mauvaise direction que l'on donne à ce service. Quelque habile que soit votre gérant général, ce n'est pas cela qui pourra changer l'état des choses : trop de gens interviennent dans ses décisions pour qu'il puisse convenablement remplir ses devoirs. Politiciens et autres ne se gênent guère à cet égard. Avec de tels obstacles sur son chemin, il n'est pas d'employé qui puisse user de son jugement et de son expérience comme il ne manquerait pas de le faire autrement. C'est à cause de cela que, chaque année, le peuple de ce pays est appelé à combler, par des impôts indirects, les énormes déficits de l'Intercolonial.

Le ministre des Chemins de fer, qu'il me permette de le lui dire, ferait œuvre utile s'il voulait bien tenir les comptes des chemins de fer de l'Etat comme les tiennent les compagnies particulières. Une comptabilité comme celle-là démontrerait qu'avec le présent système d'administration il est impossible d'empêcher que de gros déficits ne se répètent d'année en année. Une agitation salutaire se produirait dans le public et on ne tarderait pas à demander un changement. Que l'on se décide une bonne fois à sortir nos chemins de fer d'Etat des sphères où la politique se meut pour les placer, disons, sous la direction effective d'une commission convenablement organisée, et je suis sûr qu'avant longtemps ils constitueront pour le pays une source de revenus dont il aura raison d'être fier.

Je sais, pour l'avoir moi-même expérimenté il y a des années, que les députés sont fréquemment sollicités par leurs commettants à des actes qu'ils réprouvent dans leur for intérieur. Avec une commission comme celle dont je parle, les amis du ministère seraient soulagés de cette gênante imposition, et le pays s'en porterait mieux.

Je n'entends pas faire ici de censure déraisonnable. Nous avons, si je ne me trompe, quatorze ou quinze cents milles de voies ferrées appartenant à l'Etat, et, moins la politique interviendra dans l'administration de ces voies, mieux ce sera pour tous les intéressés.

Je prie le ministre de bien vouloir nous faire tenir ce soir même le renseignement demandé, et je puis l'assurer d'une chose, c'est que, s'il met à exécution la politique que je viens de prôner, il pourra compter sur mon plus chaleureux appui. Que dans l'administration de ces chemins de fer il s'efforce de n'avoir pour guide que l'intérêt du contribuable ; qu'il y pratique l'économie

dans la mesure du possible, et l'opinion publique sera pour lui.

M. EMMERSON : J'aime que l'on critique l'administration de l'Intercolonial, dès que cette critique est motivée par des faits et non par un besoin de créer une agitation d'où l'on espère tirer quelque avantage politique. J'avoue que l'Intercolonial, à raison de la situation qui lui est faite par les circonstances, touche à une époque de son histoire où de toute nécessité le peuple de ce pays devra sérieusement se préoccuper de ses besoins.

M. FOSTER : Très bien ! très bien !

M. EMMERSON : J'en fais l'aveu sans hésiter. Je sais deux ou trois compagnies fort importantes qui déjà jettent sur l'Intercolonial un regard d'envie. D'avance elles s'en partagent les dépouilles. Rien de plus propre à les encourager que ces critques portant sur l'administration par l'Etat de ce chemin de fer. Sans vouloir les nommer, je comprends bien l'intérêt qu'elles ont à monter le peuple au point qu'il ne voie plus rien que de condamnable dans chacune des transactions de l'Intercolonial. Il peut y avoir danger, je le sais, aux révélations que comporte un exposé fidèle de la situation ; mais, comme ministre des Chemins de fer et des Canaux, j'entends ne rien cacher au public. En disant cela, je ne me pique pas d'héroïsme ; je ne fais qu'obéir à une nécessité que l'intérêt même du chemin fait naître. S'il y a des difficultés qu'il soit possible au ministère de surmonter, il nous faudra les aborder hardiment. J'ai voulu, me mettant au-dessus de l'esprit de parti, signaler certaines difficultés qui, je crois, existent et sur lesquelles, à mon sens, nous ne pouvons exercer aucun pouvoir. J'ai tâché, dans mon exposé d'hier soir, de présenter les faits tels qu'ils sont et montrer que, dans presque tous les services où il y a un déficit, la dépense n'a pu être évitée par le département —comme pour des surcroîts de salaires, des réparations au matériel roulant et l'achat de matériel roulant, toutes dépenses portant sur la recette. Mon honorable ami le député de Hamilton a dit que, sous ce rapport, l'état du réseau s'était sensiblement amélioré.

M. BARKER : Il n'y a pas à s'en étonner.

M. EMMERSON : Non, il n'y a pas à s'en étonner, je l'avoue, après la dépense que nous y avons faite l'année dernière et au cours du présent semestre.

Pour ce qui est du système de comptabilité actuel, je ne suis pas prêt à dire depuis quand il existe sur l'Intercolonial. Si vous établissez une comparaison entre cette année et l'année dernière, ou encore les quatre ou cinq dernières années, vous y verrez la même chose. Je ne saurais dire non plus à quelle occasion l'on a jugé à propos de substituer les rails pesants aux rails légers.

Pour la raison que j'ai donnée, je suis tout prêt à communiquer au comité les renseignements que l'on demande au sujet de cet item. J'ai dit pourquoi l'item devrait être adopté, mais par déférence pour mes honorables préopinants, je veux bien laisser dans l'intervalle l'item en suspens.

M. BARKER : Pour répondre à ce que vient de dire l'honorable ministre, je reconnais volontiers que le matériel roulant de l'Intercolonial est en meilleur état que jamais. Et comment ne le serait-il pas ? Nous ne cessons depuis des années de voter, sous la présente administration, d'énormes sommes d'argent pour renouveler ce matériel. Nous avons dépensé en 1903-1904, à cette même fin, $643,000. Pour le présent exercice, l'honorable ministre s'était fait ouvrir un crédit d'un million, toujours pour le même objet, et, comme il ne cherche pas à le faire voter de nouveau, je présume qu'il le dépense.

M. EMMERSON : Ce que j'ai dit à propos du matériel roulant, acheté avec nos revenus, c'est que nous étions cette année en bien meilleure situation que l'année dernière.

M. BARKER: Je le reconnais; mais quelle pression les membres de la gauche n'ont-ils pas dû exercer depuis quatre ans contre le ministère qui, chaque année, laissait se perdre par non usage un nombre toujours croissant de wagons qui allaient s'entassant dans les cours, au point qu'il y en avait déjà 558 au commencement de l'année dernière. Pour dissimuler le chiffre des frais d'exploitation, on négligeait de réparer ces wagons, mais en même temps on dépensait des millions en achat de matériel neuf que l'on portait au compte du capital. Aujourd'hui l'honorable ministre demande encore $698,000, toujours pour du matériel roulant, et cependant il vante l'excellente situation du réseau à cet égard. Je ne suis pas bien sûr qu'avant la fin de la session nous ne soyons pas de nouveau appelés à lui voter quelque crédit supplémentaire. L'année dernière nous en avions eu quatre pour finir. Y a-t-il à s'étonner après cela si le matériel roulant s'améliore ?

Nous avons critiqué il est vrai l'administration de l'Intercolonial ; mais nous n'entendons pas lui refuser une chance de montrer ce qu'il est. Nous voulons que les fonctionnaires du chemin, tant supérieurs que subalternes, aient la même liberté d'action que ceux de tout autre chemin de fer de ce pays. Que l'on écarte d'eux les politiciens, et l'on verra de tout autres résultats. La situation n'est pas absolument désespérée. Est-ce que par hasard l'honorable ministre perdrait courage ? Jusqu'à l'année dernière le ministre des Finances et d'autres membres du cabinet nous vantaient les brillantes perspectives que l'Intercolonial ouvrait devant nous sous le nouveau régime.

Maintenant, c'est une tout autre histoire. Le découragement gagne jusqu'à nos ministres. S'apercevrait-on que la chose com-

mence à se gâter, et chercherait-on à s'en débarrasser ? Aurait-on trouvé un acheteur ? Eh quoi ! après toutes les harangues enthousiastes des années dernières, devions-nous finir par le discours que nous faisait hier l'honorable ministre, discours dont l'un des membres de la gauche a parlé comme du plus désolant qui eût jamais encore été prononcé à propos de ce chemin de fer.

Pour nous, notre sentiment est qu'il convient de lui donner une chance. Pendant ces quatre dernières années, tous les chemins de fer du Canada ont été en quelque sorte débordés par l'affluence du trafic. Le Grand-Tronc et le Pacifique Canadien ont encaissé d'énormes sommes en sus de leurs dépenses d'exploitation. Il n'y a que le chemin de fer de l'Etat qui ait été à charge à son propriétaire. Laissez, disons-nous, au personnel de ce service la même liberté d'action, les mêmes avantages dont jouissent les chemins de fer le Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, et vous verrez la différence des résultats.

M. ALEX. JOHNSTON (Cap-Breton) : Avant que nous passions à un autre item du budget, j'aimerais à dire un mot ou deux de réponse à l'honorable député qui vient de reprendre son siège (M. Barker), comme aussi à l'honorable député d'Elgin (M. Ingram).

Il leur a plu à l'un et à l'autre de critiquer les déclarations que le ministre des Chemins de fer nous a faites hier au sujet de l'Intercolonial. Jamais, à les entendre, un exposé plus désolant n'avait encore été présenté au comité à propos de chemin de fer. Le public ne sera pas, je crois, de cet avis-là, et encore moins les nombreux ouvriers qui habitent la contrée où passe l'Intercolonial. Pour eux, ce sera la plus heureuse exposition de faits qu'il ait jamais été donné au Parlement d'entendre. Le ministre des Chemins de fer a pu nous dire que, pour la première fois dans l'histoire du pays, il lui a été possible de rendre justice aux employés de l'Intercolonial. Il fut un temps—et ceux d'entre nous qui habitent le long de cette ligne se le rappellent fort bien—où ces mêmes employés faisaient d'inutiles appels aux ministres du moment. A aucune époque de son histoire l'Intercolonial n'a été moins assujéti qu'à l'heure actuelle aux sollicitations des politiciens ou autres. L'honorable député de Hamilton (M. Barker) saura à quoi s'en tenir sur ce point, si seulement il veut bien se renseigner auprès des employés qui étaient déjà là avant 1896 : on lui dira de quel côté venaient à cette époque les obstacles dont ils avaient à souffrir. C'était le temps où l'Intercolonial n'avait pas assez de wagons pour charrier le bardeau qu'on lui donnait à transporter. La voie, en 1896, était mieux connue pour servir à cette fin qu'à tout autre objet.

M. LENNOX : Aujourd'hui, c'est du foin.

M. JOHNSTON : Oui, c'est du foin, et mon honorable ami s'apercevra qu'en se servant de l'Intercolonial à cette fin, ceux qui répondent de son administration n'auront pas de peine à justifier leur conduite devant le public de ce pays.

M. LENNOX : Ils ne l'ont pas fait.

M. ALEX. JOHNSTON : Nous sommes prêts à rencontrer l'honorable député de Simcoe-est partout où il lui plaira d'aller et à discuter avec lui cette question comme toutes celles qui se rattachent à l'administration de l'Intercolonial depuis 1896. Nos amis de la gauche sont bien peu au courant de l'état de choses qui règne aujourd'hui sur le parcours de ce réseau. Je dirai plus, ils semblent même ignorer en quel état se trouvait cette ligne avant 1896. Ceux-là que l'Intercolonial faisait alors rougir de honte sont prêts aujourd'hui à se présenter devant le peuple et à déclarer qu'ils sont fiers des progrès que le réseau a accomplis depuis. Y avait-il quelqu'un dans le pays qui pût se dire orgueilleux de la situation de l'Intercolonial au temps où c'était nos amis d'en face qui en avaient l'administration ? Je voudrais bien voir quel est celui de nos adversaires qui oserait prendre la parole ce soir et prétendre qu'avant 1896, sous le régime conservateur, l'Intercolonial faisait honneur au peuple de ce pays. Par contre, se trouvera-t-il quelqu'un parmi eux qui ose nier l'importance actuelle de cette voie ferrée?

Le ministre des Chemins de fer et des Canaux disait hier à la Chambre que jamais, depuis son établissement, on n'avait eu l'intention de faire de l'Intercolonial une source de revenus pour le pays. Le ministre disait vrai et je l'approuve entièrement : l'Intercolonial doit être, a toujours été et devra toujours être regardé comme le complément de notre réseau de voies navigables. Ceux de nous qui vivent sur le parcours de cette ligne ne se plaignent pas de la dépense que l'on fait pour maintenir le bon état de nos voies navigables, qui, selon nous, importent à un haut degré aux populations d'Ontario. Nous avons garde de nous plaindre et de dire que l'argent ainsi employé est de l'argent gaspillé.

Je siège depuis cinq ans dans cette Chambre ; j'ai entendu certain ministre des chemins de fer se plaindre de la dépense que l'on faisait pour ce chemin ; j'ai entendu maint et maint député de la gauche déclarer que c'était de l'argent gaspillé, que l'Intercolonial serait un gouffre où s'engloutiraient les deniers du peuple. Et l'on n'est pas encore content.

Quels sont ceux qui ont voulu se défaire de l'Intercolonial? Mon honorable ami le député de Hamilton (M. Barker) disait il y a un instant qu'il n'était pas tout à fait rassuré sur les dispositions du ministre des Chemins de fer et des Canaux et de la présente administration. Quel est donc le parti politique qui a jamais cherché à vendre l'Intercolonial? Que nos adversaires consultent leur passé, ils verront qu'avant 1896 ils étaient tout prêts à céder notre chemin de fer à la

compagnie du Pacifique. Quels sont ceux qui ont fait l'impossible pour paralyser les services de l'Intercolonial? Quels sont ceux qui ont fait avec le Pacifique-Canadien ce marché qui a eu pour les Provinces maritimes et le pays tout entier des conséquences si désastreuses? Que nos adversaires se rappellent les conventions intervenues entre la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique et l'administration, alors conservatrice, de notre chemin de fer intercolonial. N'ont-ils pas reproché au parti libéral d'avoir mis à néant ces conventions?

Pour moi, je n'ai que l'admiration pour la manière dont l'Intercolonial est administré depuis 1896. Je suis tout prêt à aller la défendre devant les miens. Chacun des membres de la droite est, j'en suis sûr, dans les mêmes dispositions que moi à cet égard.

L'Intercolonial, je le sais, a eu des déficits. Malheureusement ces déficits ne sont pas nouveaux ; d'autres que nous les ont connus, et je ne doute pas qu'il en soit encore de même à l'avenir. Je ne sais trop si nous pourrons jamais les convertir en excédents ; mais ce que je sais, c'est que le peuple de ce pays en a tout le bénéfice. Il eût été difficile d'en dire autant avant 1896. La population a aujourd'hui un bon service. Il appartenait à l'administration actuelle d'assurer aux voyageurs un degré de confort ignoré jusque là. Elle a donné l'exemple que les autres ont dû suivre, et c'est pourquoi la population dans toutes les parties du pays et surtout dans cette partie que traverse l'Intercolonial est prête à défendre l'administration du service des chemins de fer depuis 1896 jusqu'à nos jours.

M. A. A. MACLEAN : L'honorable député (M. A. Johnston) qui vient de reprendre son siège a fait une réflexion qui ne me paraît pas bien exacte. Il prétend savoir, dit-il, que les employés de l'Intercolonial—et cela comprend, je suppose, ceux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—n'ont pas à se plaindre d'avoir été gênés dans la conduite du service par l'immixtion des politiciens. Je tiens à dire à la Chambre pourtant qu'à la dernière élection, le 3 novembre dernier, nombre d'employés conservateurs sur le chemin de fer de l'île du Prince-Edouard se sont vus présenter le livret des Saints-Evangiles et ont dû prêter le serment relatif aux manœuvres frauduleuses.

L'honorable député a dit autre chose : il affirme que la population des Provinces maritimes est satisfaite de la direction de l'Intercolonial. Cependant le ministre nous disait hier qu'il lui était impossible de transporter les grains de l'Ouest à Halifax ou à Saint-Jean, par insuffisance de matériel roulant. Et ces messieurs n'en ont pas moins rendu une loi pour l'établissement d'une voie ferrée dont le parcours sera parallèle à celui de l'Intercolonial et qui lui enlèvera son trafic

Puisque l'Intercolonial est insuffisamment pourvu, pourquoi ne pas employer à l'outiller convenablement l'argent que l'on va dépenser à la construction d'un chemin destiné à devenir la propriété du Grand-Tronc et dont il se servira pour charrier nos grains au port étranger de Portland. Lorsque ces honorables messieurs disent que le réseau est en état de répondre à tous les besoins ils ne parlent donc pas de science certaine. Ils se glorifient d'avoir augmenté les salaires, et je ne les en blâme pas, s'ils ont de l'argent pour cela. Or, paraît-il, les revenus sont maigres, car le trafic fait défaut, et, si le trafic fait défaut, c'est que les moyens de transport sont insuffisants.

Et cette augmentation de salaires, quand s'est-elle produite ? A la veille de l'élection du 3 novembre dernier. Le ministre des Chemins de fer (M. Emmerson) était descendu à Moncton un jour du mois d'octobre. Il s'est tenu des conférences au bureau de l'endroit. Chaque service y avait envoyé ses délégués—à tout événement, c'est ce que les journaux ont rapporté. On prenait en même temps des mesures pour une élévation des salaires sur toute la ligne. Seul le service de la comptabilité n'a pas eu part à ces faveurs.

M. A. JOHNSTON: Combien de fois avant cela avait-on haussé les salaires ?

M. A. A. McLEAN : L'honorable député (M. A. Johnston) pourrait sans doute nous le dire. Dans tous les cas, ces augmentations ont été faites juste au moment où le parti ministériel avait besoin du vote de ces employés.

M. le PRESIDENT : L'item est réservé.

(Il est fait rapport des propositions adoptées.)

L'honorable W. S. FIELDING : Je propose que la séance soit levée.

M. BARKER : Puis-je demander au ministre dirigeant quels sont les sujets d'étude qui devront occuper la Chambre demain ?

M. FIELDING : Nous continuerons, je suppose, l'étude du budget du ministre des Chemins de fer.

(La motion est adoptée et la séance est levée à onze heures du soir.)

INDEX

PREMIÈRE SESSION — DIXIÈME PARLEMENT

ABRÉVIATIONS

(adop.)—adoption ou adopté ; (communic.)—communication ; (déc.)—décision ; (doc.)—documents ; (explic.)—explication ; (I.P.-E.—Ile du Prince-Edouard ; (int.)—interpellation ; (Man.)—Manitoba ; (mot.)—motion ; (N.-B.)—Nouveau-Brunswick ; (N.-E.)—Nouvelle-Ecosse ; (observ.)—observations ; (Ont.)—Ontario ; (1ère l.)—première lecture ; (2e l.)—deuxième lecture ; (3e l.)—troisième lecture ; (Q.)—Québec ; (rapp.)—rapport ; (rép.)—réponse ; (sub.)—subsides, subvention ou crédit ; (T.N.-O.)—Territoires du Nord-Ouest-

Adamson, A. J., *Humbolt.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier, pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5235 et suiv.; en comité sur bill (n° 69) articles 2 à 15, 5901 et suiv.; en com. sur bill (n° 70) 8952.

Compagnie d'assurance de l'Ouest, sur la vie, bill (n° 108) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité, 4803; 3e l., 4819.

Alcorn, George Oscar, *Prince-Edouard, Ont.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4497 et suiv.; en com. sur bill (n° 69) 8145 et suiv.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 5258.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1257 et suiv.

Immigration, (sub.); divers, 7882; interprètes, services et dépenses, 7882.

Phares, installation de trois dans la baie de Quinté, (int.) 2756.

Sauvetage, stations de, sauvetage des naufragés, récompenses, (sub.) 2731 et suiv.

Ames, Herbert B., *Saint-Antoine, Montréal.*

Agences : loyers et dépenses imprévues, (sub.) 2813 et suiv.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4626 et suiv.; Alberta, partie septentrionale, service de steamers, (int.) 7057; en comité sur bill (n° 69), art. 12, 7967 et suiv., 8010, 8062 et suiv., 8113, 8163 et suiv., 8192.

Avances par décret du conseil, (int.) 281.

Bac à vapeur entre le Bout-de-l'Ile, Repentigny et Charlemagne, (int.) 9920.

Banque Molson, bill (n° 14) y relatif, 1ère l., 333; 2e l., 433; en comité et 3e l., 1833.

Barachois de Malbaie, brise-lames, (sub.) 7446.

Bic (le Bic) alias Pointe à Côté, quai, (sub.) 7447.

Bouées de port, contrats pour mise en place, entretien ou garde, (mot. pour doc.) 958.

Câble du Pacifique, exploitation, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7398.

Canal de la Trent, pont sur anse Maclaren, (sub.) 9598.

Carbure pour gaz acétylène, achat par le ministère de la Marine et des Pêcheries, (int.) 956.

Chaloupe à vapeur " Maisonneuve ", coût, etc., (int.) 1934.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Chambord, quai, (sub.) 7448.

Chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, compagnie du, subventions pour payer réclamations, etc., (int.) 2157; paiements à elle faits, (int.) 7177.

Chemins de fer et Canaux, ministère, appointements, (sub.) 9599.

Chemin de fer de Caplin à Paspébiac, (int.) 3317.

Chinois : application de la loi les concernant, (sub.) 7374.

Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2646.

Denrées, inspection : appointements et dépenses, (sub.) 7388 et suiv.

Descente des Femmes, (sub.) 7467.

Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7001 et suiv.; 7458 et suiv.

Fabre, (canton Fabre), quai, (sub.) 7447.

Femmes, peine du fouet contre batteurs de, etc., pétition pour amender code pénal à cette fin, (int.) 617.

Fleuve Saint-Laurent, chenal, améliorations, (sub.) 2566 et suiv.; creusage en aval de Québec, construction d'un dragueur à cette fin, (sub.) 6584 et suiv.

Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (observ.), débat, 1888 et suiv.

Grains : bureaux de contrôle à Montréal et à Toronto, (int. 951; inspection, nomination d'experts en grains, (mot. Ames pour doc.) 1842.

Grands-Méchins, brise-lames, (sub.) 7463 et suiv.

Hamilton-Cove, bureau de poste, (int.) 7587.

Homards: établissements d'élevage (sub.) 3017.

Hôpitaux de marine, provinces maritimes, (sub.) 2795 et suiv.

Immigration : location d'un terrain à Montréal pour service, (int.) 954; immigration chinoise, application de la loi y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026 et suiv.; agences d'immigration, (sub.) 6536 et suiv.

Intercolonial, pour renforcer ponts, (sub.) 9602.

Inverness, quai, (sub.) 7570.

Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7466.

Levés hydrographiques, côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6609.

Listes électorales du Nord-Ouest, électeurs inscrits, (int.) 7588.

Mabou, pont, (sub.) 7573.

Marine et Pêcheries, département, circulaires demandant soumissions privées pour approvisionnements, à qui adressées, (mot. pour doc.) 1458, 4872.

Marins : bill (n° 147) modifiant loi les concernant, 2e l. et comité, 7591 et suiv.

Mont-Louis, quai et abords, (sub.) 7470.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Montmorency, mur de revêtement longeant le port, (sub.) 7473.
Montréal : Commission du port, membres, leur nombre, leur nomination et la durée de leurs fonctions, (int.) 157; démission et remplacement de M. Jonathan Hodgson, (int.) 157; élévateur du port, submersion, (int.) 157; hangars en acier, plans et devis, modifications, (int. Ames) 158; bureau de poste de la rue Sainte-Catherine, état d'insalubrité, (int.) 190; bureau de poste, fraudes, affaire Bissonnette-Thibault, (int.) 203, 206; hangars dans le port, construction : réclamation P. Lyall et Fils pour travaux supplémentaires, (int.) 717, (mot. pour doc.) 720, 1456; port, améliorations en bas du courant Sainte-Marie, (sub.) 852; poste de distribution des dépêches, achat d'un emplacement, (int.) 956; édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., (sub.) 1171 et suiv.; hôtel des Postes, installation de tubes pneumatiques pour fins postales, (sub.) 1187 et suiv.; hangars en acier, plans, rapport de M. Greene, (mot. pour doc.) 3318.
New-Carlisle, quai, (sub.) 7472 et suiv.
Notre-Dame du Portage, quai, (sub.) 7474.
Pêcheries: inspecteurs, garde-pêche, etc., appointements et déboursés (sub.) 3002 et suiv.; service de protection, (sub.) 3022 et suiv.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales, 497; Kingston, 500 et suiv.
Petit-Pabos, port, améliorations, (sub.) 7467.
Phares : éclairage au gaz acétylène, (int.) 1661; service des phares, nomination de Joseph Lemieux, (int.) 1840; gardiens, salaires, (sub.) 2812 et suiv.; phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2815 et suiv., 2852 et suiv.; phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2868, 2962 et suiv.
Photographies, droit de propriété sur, amendement de la loi y relative, (int.) 1833.
Pisciculture, établissements, (sub.) 3017.
Ports et rivières, (sub.): Ontario, 6874.
Postes: service des dépêches, disparition de chèques donnés en paiement d'intérêts sur obligations de la ville de Montréal, (sub.) 191, (int.) 191, fraudes, affaire Bissonnette-Thibault, (int.) 203, 206.
Québec, (sub.): port, améliorations, 6870 et suiv.
Repentigny, quai, (sub.) 7475 et suiv.
Richibouctou, édifice public, somme due à l'entrepreneur, (sub.) 6964.
Rimouski, jetée et dragage, (sub.) 7481 et suiv.
Rivière Nicolet, dragage, jetées, (sub.) 7474.
Rivière Ostall, C.-A., enlèvement d'obstructions, (sub.) 157, (int.) 157.
Rivière Saint-Maurice, chenal entre les Grandes-Piles et La Tuque, (sub.) 7487 et suiv.
Rivière Saguenay, dragage, (sub.) 7540 et suiv.
St. George, M. P. W., emploi au ministère de la Marine et des Pêcheries, (int.) 158.
St. Louis, capitaine Louis, réinstallation, (int.) 617.
Salmon, capitaine R., commissaire des sinistres maritimes, enquête sur collision du "Canada" avec le "Cap-Breton", démission, (mot. pour doc.), débat, 401.
Sauvetage, stations de, sauvetage des naufragés, récompenses, (sub.) 2733.
Service côtier, extension, (sub.) 6609 et suiv.
Service maritime fluvial, enlèvement d'obstructions, frais, remboursement à l'Etat par les parties intéressées, (sub.) 157; (int.) 157.

Ames, Herbert B.—*Suite.*

Signaux sous-marins, appareils, (sub.) 2988 et suiv.
Steamers, (sub.) : service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 922 et suiv.; service entre Québec et Natashquan, 1011 et suiv.; entre Saint-Jean ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7245, 7335 et suiv.
Steamer "Aberdeen", nouvelles chaudières et réparations, (sub.) 6603.
Steamer "Acadia", gréement, qu'en a-t-on fait? (int.) 1934.
Steamers "Canada" et "Cap-Breton", collision, enquête, état contenant exposé de faits à certains témoins, etc., (mot. pour doc.) 2162.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, (sub.) 2703 et suiv.; entretien et réparations, (sub.) 6601 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 6601 et suiv.
Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1799 et suiv.
Télégraphe Marconi : établissement de stations, (sub.) 2981.
Timbres de commerce, décision à ce sujet, (int.) 7859.

Armstrong, Joseph E., *Lambton-est.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4886 et suiv.; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 5577 et suiv.; en comité, 5606 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5993; idem, art. 15 à 22, 6114 ; idem, art. 12, 7907, 7915.
Billets fédéraux, (sub.) 6382 et suiv.
Bryson, pont et abords, (sub.) 7757.
Canal de Cornwall, dragage à la tête du canal, (sub.) 6420.
Canal de Lachine, agrandissements et améliorations, (sub.) 6425 et suiv.
Canal du Rapide-Plat, entrée d'amont, agrandissement, (sub.) 6421.
Canal de Saint-Pierre, (sub.), dragage, 6435 et suiv.
Canal de Soulanges, pont en acier à l'usine, (sub.) 6422.
Canal de la Trent, (sub.) : plans, dommages, etc., 6423 et suiv.; écluse, 6434.
Canal Welland, éclairage électrique et usine, (sub.) 1283; grand bief, dragage, (sub.) 6423.
Cartes géographiques du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6563 et suiv.
Chambre des Communes, chaleur excessive, (observ.) 9519.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2235 et suiv.; logement du chef de gare à Freetown, 2278.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : études, construction, dépenses, M. Cowan avocat de la commission, 2392, 2400 et suiv.; études, plans, etc., (sub.) 9719.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7786 et suiv.
Commission géologique, sommaire de son rapport, (sub.) 9846.
Compagnie dite "Winding Ledges Power and Boom Company", bill (n° 101) la constituant en corporation, 2e l., (int.) 2399.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2178 et suiv.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*

Douanes: inspection, répression de la contrebande, statistique, etc., heures supplémentaires des employés, appointements et frais, (sub.) 427.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (observ.) débat, 7492 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2540.
Expositions, (sub.) somme supplémentaire, 6405 et suiv.
Fermes d'expérimentation (sub.) 6294 et suiv.; projet d'établissement d'une ferme d'expérimentation dans la région du Niagara, correspondance, (mot. pour doc.) 7852.
Fleuve Saint-Laurent, dragage, (sub.) 6420; creusage en aval de Québec, construction d'un dragueur à cette fin, (sub.) 6583.
"Galena Oil Company", (int.) 2354.
Grand-Bend, jetée, construction, (int.) 1402; brise-lames, quai, (sub.) 7723 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 354 et suiv.
Horticulteurs fruitiers de Niagara, association des, correspondance, (mot. pour doc.) 9612.
Hygiène des animaux, (sub.) 2417.
Intercolonial, (sub.): 2332 et suiv.
Intérieur : mines, appointements et dépenses, (sub.) 6396 et suiv.
Manitoba, chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Mines: fonte du minerai par procédé thermo-électrique, (sub.) 9522.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 636 et suiv.
Ottawa, édifices publics, (sub.): préposés aux ascenseurs, 1740; gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, 1740; service du téléphone, 1742; ponts et abords, glissoirs, canal Rideau, (sub.) 7755.
Parlement, édifice, agrandissement, (sub.) 9765 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (débat sur int. Bennett) 4601.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1379.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 1123 et suiv.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7761.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9590.
Rivière Ottawa, (sub.): pour régler le niveau de l'eau, 7785.
Saint-Joseph du lac Huron, jetée, parachèvement, (int.) 2884.
Service frigorifique; (observ.) débat, 8372 et suiv.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6382 et suiv.
Steamers : compartiments frigorifiques, (int.) 2884.
Substances alimentaires, falsification, frais de répression, (sub.) 1777 et suiv., 1786 et suiv.
Tarif: enquête sur opération du tarif, frais. (sub.) 9838.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6516.
Télégraphes, (sub.): ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7780; ligne de Bersimis à Godbout, 7781; ligne du Nicolo inférieur, 7782; lignes dans les territoires du Nord-Ouest, 7806 et suiv.
Téléphones, comité des, traduction des témoignages rendus devant lui, (sub.) 9846.

Armstrong, Joseph E.—*Suite.*

Terres fédérales, (sub.): plans, arpentages, dépenses casuelles, etc., 6542, 6557 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 9477.
Territoires du Nord-Ouest, chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 750, 1854.

Avery, Melzar, *Frontenac.*

Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9429 et suiv.

Barker, Samuel, *Hamilton-est.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5472 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5739 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5876-94 et suiv.; idem, art. 15 à 23, 6059 et suiv.; 6133 et suiv.; idem, art. 2, 15 et 16, 7330 et suiv.; idem, art. 12, 7955, 8137 et suiv., 8241 et suiv.; art. 12 et annexe, amendement au préambule du bill, 8363 ; en comité sur bill (n° 70), 8974 amendement, suppression et remplacement du préambule, 8974 et suiv., rejeté, 8975; bill (n° 69) 3e l., 9078 et suiv., amendement, (suppression et remplacement du préambule) 9078, rejeté, 9079.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (débat sur int. et observ. Foster) 70.
Audition des comptes publics, acte de l', institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9883 et suiv.
Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9442.
Brevets : " Bulletin des Brevets ", (sub.) 1534 et suiv.
Canadiens détenus à la frontière américaine, (observ.) 6047.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 1273 et suiv.
Canal Welland, enlèvement de piles centrales et reconstruction de ponts, (sub.) 1287 et suiv.
Charbon employé par le Gouvernement, (int.) 2290.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 3352 et suiv., 3364.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, en comité, 4360 et suiv.; 3e l., 4536 et suiv.
Chemin de fer " Canada-Eastern ", achat, employés et recettes, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 769.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106), en comité, 5093.
Chemin de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4314 et suiv.; en comité, 6281 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45), en comité, 4244 et suiv.; 4333 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) impression, (observ.) 4820; 3e l., 8035 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2231 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5090, 5862 et suiv.
Chemin de fer de la Rive Sud, bill (n° 149), en comité, 9562 et suiv.

Barker, Samuel.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National, construction, etc., arrangements, (int.) 2886; plans des gares terminales, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 2932 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139), impression, 2e l., 4820 et suiv.; en comité, 8512 et suiv., 8843 et suiv.
Chicoutimi, édifice public, (sub.) 1157 et suiv.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4394.
Collingwood, havre, (sub.) 7720 et suiv.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolution) 545 et suiv.
Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108) la constituant en corporation, en comité, 4806 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2825.
Conseil privé, bureau du, dépenses casuelles, travaux des copistes et autres, (sub.) 73.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) établissant juridiction en matière de dettes de chemins de fer, en comité, 2200, 3326 et suiv.
Douanes, ministère, (sub.) : quinze commis de seconde classe, 81 ; dix-neuf commis de seconde classe cadette, 89; appointements et dépenses casuelles, 275.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7510 et suiv.
Elections fédérales de 1904, formules et instructions adressées aux présidents d'élection, (mot. pour doc.) 727.
Fermes d'expérimentation, rapports et bulletins, (sub.) 7081.
" Gillies Frères ", bill (n° 95) les concernant, en comité, 2873.
Glace-Bay, édifice public, (sub.) 1082.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1256.
Grosse-Ile, quarantaine, édifices, réparations, etc., (sub.) 1158 et suiv.
Haileybury, quai, (sub.) 7726 et suiv.
Halifax, nouvel édifice public. (Douanes et Travaux publics), (sub.) 1084 et suiv.
Immigration : importation d'immigrants, marché avec la " North Atlantic Trading Company " à cette fin, rescision, (débat sur amend. Osler) 9697 et suiv.
Imprimerie de l'Etat et papeterie, service, appointements, (sub.) 77.
Indiens, (sub.): Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6654.
Intercolonial, (sub): améliorations, etc., à Amherst, 2045 et suiv.; à Campbellton, 2058; voies de garage et embranchements, 2059; gare à Saint-Moïse, 2066; agrandissement à Memramcook, 2067; passage souterrain près de Saint-Fabien, 2071; embranchement à la Rivière-Ouelle, 2071; sémaphores et gares, 2076; rails et pièces d'éclissage en acier, 2079 et suiv., 2132; pour renforcer ponts, 9603 et suiv., matériel roulant, 2131, crédit général, 7614 et suiv.
Marchandises canadiennes, boycottage au Japon, (observ.) 6795.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7576 et suiv.
Marins: bill (n° 147) modifiant loi les concernant, 2e l. et comité, 7601.
Manitoba, chemin de colonisation, (sub.) 7773.

Barker, Samuel.—*Suite.*
Messagers pendant la session. (sub.) 6749; un nouveau messager, (sub.) 6754.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 633 et suiv.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2752 et suiv.
Ontario, province, extension de ses frontières, correspondance à ce sujet, (int.) 3710, 4198-4200.
Ottawa: gare et hôtel du Grand-Tronc, projet de construction, (sur observ. Wright) 7663.
Ottawa, cité, bill (n° 180) modifiant la loi de 1899 y relative, en comité, 8896 et suiv.
Pearson, George, bill (n° 153) pour lui faire droit, en comité, 7796.
Pêcheries: inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3015.
Phares: entretien et réparations, (sub.) 6777 et suiv.
Phares flottants : entretien et réparations, (sub.) 2840 et suiv.
Pitblado, Isaac, bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 8090; 2e l., 8189, 8285, 8335; comité et 3e l., 9264.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 844 et suiv.; dragage, soumissions, (débat sur int. Bennett) 4593 et suiv., 4786 et suiv.
Port-Colborne: élévateur, y compris fondations, (sub.) 1347 et suiv.; brise-lames et élévateurs, construction (mot. pour doc.) 2161.
Recensement et statistique: (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1047 et suiv.; bill (n° 5) y relatif, en comité, 1149.
Revenu de l'intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8885 et suiv.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7760 et suiv.
Rivière Saint-Louis, canaux de déversement, (sub.) 7549 et suiv.
Saint-François-de-Sales, quai, (sub.) 7556.
Sergent-d'armes, (sub.) 6749, 6752.
Signaux sous-marins, appareils, (sub.) 2985 et suiv.
Sydney, édifice public, (sub.) 1092.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6516 et suiv., 6747.
Territoires du Nord-Ouest, chemins de colonisation, (sub.) 7774.
Travail: département du, (sub.) 7683 et suiv.
Woodhill, Seymour, (int.) 2280.

Barr, John, *Dufferin,*
Accise, (sub.): frais de location, chauffage, papeterie, etc., 1764.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, (bills n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 4043 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 15 à 23, 6060 et suiv.; art. 12, 8722 et suiv.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1767.
Apple-River, quai, (sub.) 1807 et suiv.
Banque des Citoyens du Canada, bill (n° 133) y relatif, 1ère l., 4395; 2e l., 4820; en comité, 6101; 3e l., 6102.
Chesley, Ont., receveur de la poste, (int.) 9297.
Collingwood, havre, (sub.) 7719 et suiv.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6295 et suiv.; rapports et bulletins, (sub.) 7082 et suiv.

Barr, John.—*Suite.*
Franchise postale, nouveau règlement obligeant d'écrire initiales à la main, inconvénients, (observ.) 5255, 6091.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 351 et suiv.; 1219 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 6605.
Immigration en 1904, (int.) 1199; agences, etc., (sub.) 6524 et suiv.; importation d'immigrants, marché avec la "North Atlantic Trading Company" à cette fin, rescision, (débat sur amend. Osler) 9689.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 645 et suiv.
Montmorency, quai, (sub.) 7016 et suiv.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2754.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1637.
Owen-Sound, port, dragage, etc., (sub.) 7732.
Parlement, édifice, agrandissement, (sub.) 9766.
Pénitenciers, (sub.) dépenses générales, 492.
Postes : règlements relatifs aux bureaux de poste, infractions, (int.) 6985, 7116.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 7070.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 672 et suiv.
Revenu de l'intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8890.
Shelburne, directeur du bureau de poste, renvoi, (mot. pour doc.) 621 ; édifice public, (sub.) 1090 et suiv.
Statistique criminelle, préparation, (sub.) 1537.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien réparations, (sub.) 2725.
Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1782, 1788 et suiv.
Tarif : projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9200, 9207 et suiv.
Téléphones : commission d'investigation, (débat sur mot. Mulock) 2792.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6333 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9643 et suiv.

Beauparlant, Aime M., *Saint-Hyacinthe.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, (bills n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4517 et suiv.

Beland, Henri Severin, *Beauce.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, (bills n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 4028.
Sucre et sirop d'érable, falsification, (int.) 1398.

Belcourt, Hon. Napoleon A., *Ottawa.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, (bills n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3621 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2, 15 et 16, 7318 et suiv.; idem, art. 15 et 16, 8494 et suiv.; idem, art. 12, 8664; idem, art. 2, 8775.
Anciens ministres, pensions, (comité sur projet de résol.) 9963.
Chambre des Communes, commission d'économie interne, comptes rendus de ses délibérations, (sur observ. Borden), 9293.

Belcourt, Hon. Napoleon A.—*Suite.*
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) concernant la compagnie du, (amendements du Sénat) 7798.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité, 5086 et suiv, 5859 et suiv., 6091; 3e l., 6101.
Commis de session : crédit supplémentaire, (sub.) 6734 et suiv.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 595 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2644, 3072 et suiv.
Compagnie dite "Imperial Guarantee Accident Company of Canada", bill (n° 98) la constituant en corporation, 1ère l., 2137; 2e l., 2399 ; en comité, 2880 ; 3e l., 2882.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2151 et suiv.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9982.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6810.
Lord Dundonald, commandant général de la milice du Canada, révocation, (mot. pour doc.) 3319.
Manitoba: extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4136 et suiv.
Milice: effectifs des corps d'infanterie, (int.) 7176.
Secrétariat d'Etat, employés et revenu, (int.) 8862.
Union Saint-Joseph du Canada, bill (n° 151) la constitutant en corporation, 1ère l., 5909, 2e l., 6104; en comité et 3e l., 8335.
Union Saint-Joseph d'Ottawa, requête demandant qu'elle soit constituée en corporation, 2598; motion pour lecture, réception et renvoi de la dite requête au comité des ordres permanents, 2599; bill (n° 151).
Yukon: réformes à faire, (débat sur observ. Thompson) 7243 et suiv.; concession Treadgold, enquête, (rép. à observ. Borden) 7259 et suiv.

Bennett, William H., *Simcoe-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, (débat sur observ. Schaffner) 2684; (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5381 et suiv.; en comité sur bill n° 69), art. 15 à 22, 6161 et suiv.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6617 et suiv.; (débat sur observ. Grant) 6881.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur observ. Lennox) 476.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45), en comité, 4006.
Collingwood: bassin de radoub, soumissions, (int.) 6709, subvention aux entrepreneurs, (int.) 6794.
Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 565 et suiv.
Dépêches, transport entre Coldwater et Lovering, (int.) 1932; entre Coldwater et Lovering, (int.) 2701.
Dragueurs, importation, (int.) 5545.
Dukis, bois de la réserve de, vente, (int.) 3316.

Bennett, William H.—*Suite.*
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2561.
Hamilton, chaussures pour facteurs, achat, (observ.) 6359.
Haute cour de justice de l'Ontario, nomination d'un juge en chef, (int.) 5329.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 1998 et suiv.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6799 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6891, 6957 et suiv.
Manitoba: extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4089 et suiv.
Midland, Ont., dock et entrepôt de l'Etat, (int. Bennett) 5547.
Ministère: absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3706 et suiv.
Pêcheries: inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3003.
Penetanguishene, dragage, (int.) 2157.
Pénitenciers, (sub.): Kingston, 498 et suiv.
Phares flottants: entretien et réparations, (sub.) 2821 et suiv., 2836 et suiv.; phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2963 et suiv.
Phirmey's-Cove, brise-lames, (sub.) 9779 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, soumission, (int.) débat, 4579 et suiv., (observ.) débat, 4764 et suiv., adjudication de l'entreprise, (int.) 6091.
Ports et rivières, (sub.) Ontario, 6873 et suiv.
Postes: services des postes, (sub.) 9836.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 678 et suiv.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9577 et suiv.
Rossean, quai, (sub.) 9824.
Silver-Water, quai, (sub.) 9821.
Steamer "Sequin", achat, (int.) 3957.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5915 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5712.
Thessalon, Ont., receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6357 et suiv.
Victoria-Harbour, transport des dépêches, (int.) 2290.
Waverley, Ont., receveur de la poste, (int.) 5547, 5934.

Bergeron, Joseph G. H., *Beauharnois.*
Agriculture, ministère, (sub.) : sous-ministre, 94; huit commis de première classe, 95; trois commis de troisième classe, 95.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), circulaire du 30 septembre 1893, datée à Régina et signée par Thomas Brown; impression, (observ.) 3124; bill (n° 69), (débat sur motion Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 3585 et suiv.; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) débat, 5559 et suiv.; en comité sur bill (n° 69) art. 1 à 5, 5723-99 et suiv.; idem, art. 2, 15 et 16 7286-7287-7292 et suiv.; art. 12, 8587, amendement, 8587, (écoles séparées) rejeté, 8695; idem, art. 2, 8751-55 et suiv.; bill (n° 70), Saskatchewan, conditions financières, en comité sur projet de résolution, 8911; bill (n° 69), 3e l., 9045 et suiv.; amendement à l'article 16, (écoles séparées) 9046, rejeté, 9046-47.
Anciens ministres ayant fait partie du cabinet, pensions, bill (n° 203) à cette fin, en comité, 10015.
Anse à Beaufils, jetée, (sub.) 7443 et suiv.
Anse aux Gris-Fonds, améliorations, (sub.) 7444.
Anse Saint-Jean, jetée, (sub.) 7445.
Archives fédérales, bâtiment des, construction, (sub.) 629 et suiv.
Atlas électoral, (sub.) nouvelle édition, (sub.) 7051.
Auditeur général, bureau, appointements, (sub.) 78, 94; rapport, publication plus hâtive, (observ. sur int. Foster) 100.
Audition, acte, présentation d'un projet de loi le modifiant, (int.) 6239.
Baie-des-Pères, quai de Ville-Marie et dragage, (sub.) 7445.
Banques, amendement à la loi y relative, inspection par l'Etat, (int.) 6239.
Barachois de Malbaie, brise-lames, (sub.) 7446.
Bateaux à vapeur, ligne entre Saint-François, île d'Orléans, et Québec, subvention, (int.) 1567.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, comité d'agriculture, sixième rapport, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 9220 et suiv.
Bibliothèque : livres, y compris frais de reliure, (sub.) 7099.
Bic (le Bic), alias Pointe à Côté, quai, achat d'un terrain pour établissement d'un chemin y conduisant (int.) 1935; quai, (sub.) 7446.
Bicquet, gardien du phare de, (int.) 3316.
Billets fédéraux, (sub.) 6379 et suiv.
Brantford, population, (int.) 227.
Câble du Pacifique, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7435 et suiv.
Cacouna, quai, (int.) 7254.
Cairns, A. W., inspecteur des postes, appointements, (sub.) 6768.
Callery, feu Patrick, indemnité à sa famille, (sub.) 6767.
Canal de Beauharnois, force hydraulique, affermage, correspondance à ce sujet, (int.) 1567; réparations, (sub.) 6440.
Canal de Chambly, (sub.): ponceaux, 6433; débarcadère de Saint-Ours, 6434.
Canal des Galops, enlèvement de battures en aval de l'écluse n° 28, (sub.) 9570.
Canal de Lachine, (sub.): agrandissements et améliorations, 6426 et suiv., bassin n° 2, 6430; coursier de décharge, paiement à l'entrepreneur Hénault, 6431; conduite d'eau de l'usine, 6431; portes d'écluses, suspension, 6432; pavage de la rue Mill, 6433; réparations, 6439.
Canal de la Pointe-Farran, (sub.): éclairage, 6441.
Cartes géographiques du Canada et des territoires du Nord-Ouest, gravure, etc., (sub.) 9524 et suiv.
Cens électoral, bill (n° 52) modifiant la loi y relative, 2e l. et comité, 2208.
Chambord, quai, (sub.) 7448.
Château-Richer, travaux publics, coût, (mot. pour doc.) 1063, (int.) 3316; port, améliorations, (sub.) 7449.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Chambre des Communes, (sub.): appointements, 250; distribution des chambres aux députés, (int.) 250; (observ. sur int. Hughes) 269; abonnements, achat de livres, de meubles, etc., (int.) 262; ventilation, (sur observ. Taylor) 8905.
Chemins de fer, chaire à l'Université McGill, fondation, (sub.) 9598 et suiv.
Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, 8859 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, en comité, 6274 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, commission de construction, promesse à l'honorable M. Parent de le nommer membre de la dite commission, (int.) 729.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139), en comité, 8846 et suiv.
Chenal de l'Est, dragage, (sub.) 7491.
Collège militaire royal, (sub.) 7156 et suiv.
Commis de session: crédit supplémentaire, (sub.) 6735 et suiv.
Commission internationale des voies d'eaux limitrophes, (sub.) 7047 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3294 et suiv.
Comptes publics: comité, à quand la prochaine séance, (int.) 7258.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, 1ère l., 1032.
Débats, publication, (sub.) 252.
Denrées alimentaires, falsification, bill (n° 197) modifiant loi y relative, 1ère l., 9395.
Députés: certificats d'identité délivrés aux députés pour transport d'iceux sur chemins de fer, (mot.) 7408.
Desjardins, quai, (sub.) 7457.
Descente des Femmes, quai, (sub.) 7467.
Douanes, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 270; employés au Yukon, leur nombre, leurs appointements, (int.) 430.
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7001 et 7458.
East-Templeton, quai, (sub.) 7460.
Edmonton, nouvelle élection, bref, (observ.) 4322.
Eilbeck, M., shérif au Yukon, emploi, (int.) 131.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7507 et suiv., 7529 et suiv.
Explication de nature personnelle, vote sur bill de divorce, 6541, 6709.
Extraditions à Montréal, (int.) 4060 ; extradition Gaynor et Greene, récusation de M. Ulric Lafontaine, commissaire, (int.) 4060.
Fabre, (canton Fabre), quai, (sub.) 7447.
Finances, ministère, (sub.): frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2568 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 y relative, en comité, 480 et suiv.
Grosse-Ile, quarantaine, édifices, réparations, etc., (sub.) 1159 et suiv., 6878.
Haut commissaire à Londres, bureau, frais d'administration, appointements, (sub.) 125.
Hôpitaux de marine, Provinces maritimes, réparations, soin des malades, (sub.) 2974 et suiv.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7468.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Immigration, (sub.) : agents et employés, appointements, 9538 et suiv.
Impressions, papier et reliure, (sub.) 7103 et suiv.
Indiens, (sub.) : Affaires des, appointements, 121; Ontario et Québec, assistance, soins médicaux et médicaments, 236; couvertures et vêtements, 236; Provinces maritimes, Ontario et Québec, écoles, 237; différends entre les Indiens de Caughnawaga et le séminaire de Saint-Sulpice, ont-ils pris fin ? (int.) 246; fonds d'administration des terres des Indiens, 248; saisie de liqueurs à Caughnawaga par agents de la police de sûreté de Montréal, rapport, (int.) 249.
Invasion fénienne, pensions aux vétérans, (sub.) 7110 et suiv.
Juges, (sub.) : Frais de déplacement des juges au Yukon, appointements et honoraires des fonctionnaires de la justice, 133 et suiv.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, bill (n° 204) à cette fin, en comité, 10018.
Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7466.
Laprairie, brise-glaces et murs de protection, (sub.) 7466.
Lavaltrie, quai et dragage, (sub.) 7466.
Levés hydrographiques : dans le Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique, (sub.) 6763 et suiv.
Lévis, Edward Norman, bill (n° 142) pour lui faire droit, en comité, 5257.
Listes électorales : pour l'élection de 1904, préparation, (sub.) 7051; dépenses casuelles, (sub.) 7109.
Lloydminster, T. N.-O., pavillon des immigrants, (sub.) 6878.
London, salle d'exercice et dépôt d'armes, (sub.) 6875.
Longueuil, édifice public, (sub.) 1164.
Magog, édifice public, (sub.) 1164 et suiv.
Malles en cuir pour les députés, (sub.) 6745.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, etc., (débat) 4172 et suiv.
Martin, Elie, emploi, (int.) 7255.
Médicaments brevetés, protection contre, (int.) 1801.
Milice : cadres, abolition ou réduction, (int.) 5434; bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., 7425 et suiv.; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc, (sub.) 9327.
Miliciens : rébellion de 1885 et service actif, pensions, (sub.) 7111.
Mille-Vaches, jetée-débarcadère, (sub.) 7470.
Mistook, quai, (sub.) 7470.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 633 et suiv.
Monnaies américaines, circulation au Canada, (int.) 6239, 8989.
Mont-Louis, quai et abords, (sub.) 7470.
Montmagny, quai, (sub.) 7471.
Montmorency, quai, améliorations, (sub.) 7003 et suiv.; mur de revêtement longeant le port, (sub.) 7472.
Montréal : fraudes au bureau de poste, affaire Bissonnette-Thibault, (observ. sur int. Ames) 205; caserne pour corps permanents, 1168; édifice du Revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1170 et suiv.; nouveaux magasins militaires, 1177 et suiv.; hôtel des Postes, améliorations, 1178 et suiv.; installation d'un réseau de tubes pneumatiques pour fins postales, 1187 et suiv.; commissaires du port, bill (n° 92) concernant leurs pourvoirs, en comité, 9504.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Musée géologique, utilisation, (int.) 800.
Notre-Dame du Portage, quai, (sub.) 7474.
Ottawa, édifices publics, service des ascenseurs, (sub.) 9773.
Parlement, édifices, agrandissement, (sub.) 9765 et suiv.
Pearson, George, bill (n° 153) pour lui faire droit, en comité, 7796.
Peel-Head, quai, (sub.) 7474.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales, 493 et suiv.
Phares: gardiens, salaires, (sub.) 2813.
Plaines d'Abraham, achat et location par le Gouvernement, (int.) 455.
Pointe-Gatineau, quai et mur de soutènement, (sub.) 7463.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 824 et suiv.
Ports canadiens sous l'autorité de commissaires, (int.) 1112.
Ports, rivières et ponts, Québec, (sub.) 7465.
Postes: ministère, (sub.): cinq messagers, 98; allocation de subsistance, 98; dépenses casuelles, 98; pour arrêter comptes des déposants à la fin de l'exercice finissant le 30 juin 1905, 99; service extérieur, appointements et allocations, 144; dépenses diverses, fraudes au bureau de poste de Montréal, 205; uniformes des facteurs, confection, fourniture de l'étoffe par le Gouvernement, (int.) 217; uniformes et casquettes des facteurs, qui en a imaginé le modèle, (int.) 217; dépenses casuelles, (sub.) 6377; service des postes, appointements attribuables à ce service, (sub.) 6767.
Premier ministre, augmentation de son traitement, bill (n° 201), en comité, 10014.
Québec: port, travaux d'amélioration, (sub.) 805 et suiv., 6868; salle d'exercice, agrandissement, (int.) 1197; commission du port, bill (n° 37) modifiant la loi de 1899 y relative, en comité, 1297 et suiv.
Richibouctou, N.-B., édifice public, (sub.) 6874.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7759.
Rivière Châteauguay, dragage, (sub.) 6998 et suiv.; 7483; élargissement de la décharge dans la rivière Saint-Jean, (sub.) 7483.
Rivière Gatineau, usage des barrages Gilmour et Hughson, aux Cascades, (sub.) 7803 et suiv.
Rivière du Lièvre, barrage au Petit-Rapide, (sub.) 6990 et suiv., 7846; quai, (sub.) 7539.
Rivière-du-Loup (Fraserville), port, améliorations, (sub.) 7484.
Rivière-du-Loup (en haut), dragages, etc., (sub.) 7486.
Rivière Nicolet, dragage, jetées, (sub.) 7473.
Rivière-Ouelle, jetée, (sub.) 7487.
Rivière Richelieu, île Sainte-Thérèse, dragage, (sub.) 7539 et suiv.
Rivière Saguenay, dragage, (sub.) 7540.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7543; canaux de déversement, (sub.) 7544.
Rivière Saint-Maurice, dragage, (sub.) 7002 et suiv.; chenal entre les Grandes Piles et la Tuque, (sub.) 7487.
Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7559 et suiv.
Sainte-Famille, île d'Orélans, quai, réparations, (int.) 1201; quaiage, abolition, (int.) 1202.
Saint-François, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int.) 1202.
Saint-Jean, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int.) 1202.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 1195.
Saint-Laurent, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int.) 1202.

Bergeron, J. G. H.—*Suite.*
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 6759 et suiv.
Sénat et Chambre des Communes, indemnité sessionnelle, bill (n° 202), en comité, 10015.
Service civil, examens, frais additionnels, (sub.) 6378 et suiv.
Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9500 et suiv.
Sorel, brise-glaces, (sub.) 6992 et suiv.
Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6379 et suiv.
Steamers, (sub.) : service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 932 et suiv.; service entre le Canada et le Mexique, 936 et suiv.; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 988; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 992 et suiv.
Télégraphes, (sub.): ligne d'Ottawa-Ashcroft-Dawson, 7049 et suiv.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6515 et suiv.; 6745.
Terrebonne, quai et abords, (sub.) 7558 et suiv.
Terres fédérales : M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8331 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5705; bill (n° 160) concernant les territoires du Nord-Ouest, en comité, 8978 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196) en comité, 9646 et suiv.
Transports: commission, dépenses, (sub.) 7800 et suiv.; route fluviale de la baie Georgienne à Montréal, relevé, (sub.) 7811 et suiv.
Travail : département du, (sub.) 7679 et suiv.
Travaux publics, (sub.) : ministère, ingénieur en chef, 97; commis de seconde classe, 97; trois commis de seconde classe cadette, 97; bureau de l'ingénieur en chef, appointements, 7048 et suiv.; travaux publics, (sub.); employés surnuméraires, 7799; achat de livres, 7800; travaux déjà autorisés, 7802.
Trésorerie, conseil de la, (sub.) : frais d'administration, 123; dépenses casuelles, 124.
Valleyfield, édifice public, (sub.) 1195.
" Visite royale au Canada en 1901 ", livre de M. Joseph Pope, impression en français, (observ. et int.) 77.
Yukon, (sub.) : cour territoriale et tribunaux correctionnels, allocations de subsistance au personnel, 138; entretien des détenus, 140 ; indemnités et frais des témoins, jurés et interprètes dans les causes criminelles, 141; ouvrages de droit et papeterie pour l'usage des magistrats, des avocats et du personnel des tribunaux, 141 ; bibliothécaire du palais de justice, (int.) 141; dépenses diverses, y compris honoraires et appointements des fonctionnaires attachés à l'administration de la justice, (sub.) 143 ; police fédérale, (sub.) 143; réformes à faire au Yukon, (débat sur observ. Thompson) 7224 et suiv.

Bickerdike, Robert, *Saint-Laurent, Montréal.*
Agence canadienne, bill (n° 77) y relatif, 2e l., 1836 ; en comité, 9265, 9293; mot. pour renvoi au comité des banques et du commerce, 9294.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 4481 et suiv.

Bickerdike, Robert.—*Suite.*

Bétail canadien en Angleterre, sixième rapport du comité d'agriculture, (débat sur mot. McKenzie pour adoption) 9217 et suiv.

Chemin de fer des charbonnages de la vallée du Daim-Rouge, bill (n° 76) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de colonisation de Joliette au lac Manouan, bill (n° 191), (motion pour inscription et discussion en comité) 9494.

Chemin de fer de la Rive Sud, bill (n° 149), (mot. pour inscription et discussion en comité) 9494.

Monnaies américaines, circulation au Canada, (int.) 3125.

Montréal : hangars permanents, construction, correspondance à ce sujet entre la commission du port et le ministère de la Marine et des Pêcheries, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 168.

Pêcheries : inspecteurs, gardes-pêches, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3002.

Black, Joseph Burpee, *Hants.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 5230 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 6019.

Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400 ; en comité, 5091, 5235; 3e l., 5235; amendements du Sénat, 7798.

Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2495.

Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6797.

Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1793.

Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1419 et suiv.

Blain, Richard, *Peel.*

Agences commerciales, (sub.) 9254 et suiv.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3404 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5947; idem, art. 15 à 22, 6124 et suiv.; idem. art. 15 à 23, 6224 et suiv.

Antigonish, édifice public, (sub.) 1066 et suiv.

Atlas électoral, nouvelle édition, (sub.) 7052 et suiv.

Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright), 6642 et suiv.

Bateaux à vapeur, inspection, (sub.) 2803 et suiv.

Bétail canadien en Angleterre, comité d'agriculture, 6e rapp., (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 9221.

Blind River, dragage, (sub.) 7023.

Brandon, salle d'exercice, (sub.) 1705.

Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 1281 et suiv.

Canal Welland, travaux, (sub.) 1561.

Canaux: études et inspection, (sub.) 1578 et suiv.

Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7454.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 320; relevés et inspection, (sub.) 1584 et suiv.

Blain, Richard —*Suite.*

Chemins de fer et canaux, frais judiciaires y relatifs, (sub.) 1588.

Chemin de fer de l'Est du Canada, recettes, (sur observ. Reid) 2016 et suiv.

Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4341.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2240 et suiv.; embranchement de Cardigan au pont Montague, 2273; logement du chef de gare à Freetown, 2279.

Cobourg, salle d'armes, (sub.) 1622.

Collingwood, havre. (sub.) 7720 et suiv.

Commission des chemins de fer: date de sa première séance, traitement payé à chaque commissaire, et autres frais, (int.) 718; personnel, et fonctionnement, (sub.) 1603 et suiv.; rapport de la Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3311 et suiv.

Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7666 et suiv.

Edifices publics, Ottawa, (sub.): tiroirs et rayons mobiles en fer, 1632; palais législatif, améliorations, 1634; loyers, (sub.) 1736, 6971 et suiv.

Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 771 et suiv., 2520 et suiv.

Fermes d'expérimentation, (sub.) 6312 et suiv. ; rapports et bulletins, (sub.) 7080 et suiv.

Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 508 et suiv.

Fleuve Saint-Laurent, creusage en aval de Québec, construction d'un dragueur à cette fin, (sub.) 6589 et suiv.

Glace-Bay, édifice public, (int.) 9921.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1221; 3e l., 1968 et suiv.

Grande rivière, dragage, (sub.) 7027 et suiv.

Grosse-Ile, quarantaine, édifices, réparations, etc., 1160 et suiv.

Guelph, salle d'armes, (sub.) 1624 et suiv.

Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7469.

Immigration, (sub.) : agents et employés, appointements, 7868 et suiv.; divers, (sub.) 7881; interprètes, services et dépenses,(sub.) 7881; agences : dépenses casuelles, frais généraux, employés surnuméraires, (sub.) 6528, 7885 et suiv.

Indiens, (sub.): Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6674. Indiens de la Colombie-Anglaise, frais de déplacement, 6694.

Intercolonial, (sub.): améliorations à Drummondville, 2053 et suiv.; agrandissement à Memramcook, 2067; rails et pièces d'éclissage en acier, 2089 et suiv.; (sub.), 2336 et suiv.

Lachute, édifice public, (sub.) 1162.

Lévis, édifice public, (sub.) 1163.

Listes électorales, dépenses casuelles, (sub.) 7109.

Listes électorales pour l'élection de 1904, préparation, (sub.) 7052 et suiv.

Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6916.

Magog, édifice public, (sub.) 1164 et suiv.

Milice, (sub.) : pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9332.

Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 635 et suiv.

Montmorency, quai, (sub.) 7004 et suiv.

Blain, Richard—*Suite.*

Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 790 et suiv.
Oshawa, port, recettes, (int.) 1568.
Ottawa, cité, bill (n° 180) modifiant la loi de 1899 y relative, en comité, 8895 et suiv.
Owen-Sound, port, dragage, (sub.) 7039; édifice public, (sub.) 9769.
Pêcheries : inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 2989 et suiv.
Pénitenciers, (sub.) : Kingston, 498.
Phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2962 et suiv.
Point-Edward, Ont., dragage, (sub.) 7022.
Ports, rivières et ponts, (sub.) 7725 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 838 et suiv.; soumissions, (débat sur int. Bennett) 4782 et suiv.
Port-Burwell, dragage, (int.) 8862.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1383 et suiv.
Port-Hood, brise-lames, coût, etc., (int.) 5253.
Prisons, (sub.) : Edmonton, 508 et suiv.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6831 et suiv., 7070 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 662 et suiv.; 1118 et suiv.; (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1042 et suiv.; recensement quinquennal, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, (sub.) 9833.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, (sub.) 1009 et suiv.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8415 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2716 et suiv.
Stokes-Bay, quai, (sub.) 9822.
Terres fédérales, (sub.): dépenses casuelles, 6543.
Travail : département du, (sub.) 7679 et suiv.
Travaux publics : commis des travaux, appointements, (sub.) 1720 et suiv.
Victoria, port, dragage, etc., (sub.) 7746.
Whitby, port, dragage, (sub.) 7033 et suiv.
Yukon, (sub.): administration, appointements et frais, 7894.

Bland, Leonard T., *Bruce-nord.*

Fermes d'expérimentation, (sub.) 6308 et suiv.
Kincardine, port, jetées et dragage, (sub.) 7728 et suiv.
Wiarton, dragage, (sub.) 7739.

Bole, David Wesley, *Winnipeg.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4904; en comité sur projet de résolution Laurier, concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5617 et suiv.
Banque du Nord, bill (n° 104) y relatif, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2399 ; en comité et 3e l., 4716.
Chemin de fer Canadien du Pacifique, bill (n° 56) concernant la compagnie du, 1ère l., 1030; 2e l., 1151; en comité et 3e l., 2136.
Chemin de fer de Lebonk à la baie du Tonnerre, bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1294; 2e l., 1396; en comité et 3e l., 2824.
Code criminel de 1902, bill (n° 23) ayant pour objet d'en modifier les dispositions quant aux maisons de prostitution, 1ère l., 470 ; 2e l., 767.

Bole, David Wesley.—*Suite.*

Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2142 et suiv.
"Dominion Annuity Company", bill (n° 82) la constituant en corporation, 1ère l., 1822; 2e l., 1976; en comité, 2877; 3e l., 2878, 3065.
Explication de nature personnelle (cession de droits de M. Chaffey en faveur de M. Macdonald) 7993.
Manitoba: intérêt payé, l'an dernier, au gouvernement du Manitoba, sur fonds des écoles, (int.) 396.

Borden, Hon. Sir Frederick W., K.C.M.G., *King, N.-E.*

Budgets: ne pas attendre fin des sessions pour déposer budgets, (débat sur observ. Foster) 9315 et suiv.
Camp central d'exercices militaires, emplacement, (rép. à int. White) 282.
Canada, défense du, (rép. à observ. Hughes) 1462 et suiv.
Collège militaire royal, traitements, (mot. pour comité sur projet de résolution) 7057; en comité, 7121 et suiv.; bill (n° 169) modifiant loi relative au dit collège, 1ère l., 7139; 2e l. et comité, 7420; 3e l., 7421; (sub.) 9386.
Esquimault, défense, (sub.) 9386; station navale, sera-t-elle abandonnée, (rép. à int. Borden) 9902.
Halifax, station navale, sera-t-elle abandonnée, (rép. à int. Borden) 9902.
Jeunes Montagnards de Montréal, corps de cadets, aide, (rép. à observ. Monk) 7996.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6801 et suiv.; achat d'un champ de tir, (débat sur explications Fitzpatrick) 9934 et suiv.
Lindsay, salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Hughes) 285.
London, ancienne salle d'exercice, vente, (rép. à int. Elson) 8583.
Louisbourg, restauration du vieux fort, (sub.) 9386.
Milice, (sub.): solde et allocations, 434; conseil de la milice, institution, (rép. à int. Foster) 439; règlements et ordonnances de 1904, citation, (débat) 439 et suiv.; topographie militaire, 458; exercices annuels, 460; aide aux sociétés de tir, 464; arsenal fédéral, 464; ordres permettant aux fonctionnaires du ministère de faire partie de la milice, mise en vigueur, (rép. à observ. Perley) 1314 et suiv.; rapport annuel, (dépôt) 4670; cadres, abolition ou réduction, (rép. à int. Bergeron) 5434; (sub.): solde et allocations, 6647; exercices annuels, 6648; vivres et approvisionnements, 6650; transport, 6650; arsenal fédéral, appointements du lieut.-col. Gaudet, 6650; troupe permanente, effectif porté à 5,000, (mot. pour comité sur projet de résol.) 7057; en comité, 7140 et suiv.; bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 1ère l., 7147; 2e l., 7421, 9395; 3e l., 9415; milice active, réduction de l'effectif, (observ.) débat, 7147 et suiv.; munitions de réserve, fabrication à l'arsenal fédéral, (sub.) 7168-7169 et suiv.; effectifs des corps d'infanterie, (rép. à int. Belcourt) 7176; officiers militaires ayant passé examens avec succès, publication de leurs noms dans " Gazette Officielle", (rép. à int. Léonard) 9100; nominations et augmentation d'appointements, (sub.) 9282-83; dépenses casuelles, (sub.) 9284; notes du conseil de milice, dépôt, (mot. pour impression)

Borden, Sir Frederick—*Suite.*

9289; (sub.): pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., débat, 9321 et suiv., 9910 ;simples soldats, promotion au rang d'officiers, (rép. à int. Macdonald) 9384; dépôt d'armes à Montréal, 9385; aide aux sociétés de tir, 9385; collège militaire royal, 9386; arsenal fédéral, 9386.

Militaires de London employés à Niagara, article du " Citizen ", (rép. à observ. Hughes) 7409 et suiv.; (rép. à int. Borden) 7492.

Miltimore, lieutenant J. M., (rép. à int. Taylor) 6519.

Ottawa, salle d'exercices militaires, construction, (rép. à int. Hughes) 285.

Plaines d'Abraham, achat et location par le Gouvernement, (rép. à int. Bergeron) 455.

95e bataillon, grenadiers du Manitoba, réduction et licenciement, (rép. à int. Jackson) 950.

Saint-Jean, P.Q., hôpital militaire, (rép. à int. Monk) 5810.

Salles d'armes, construction, (sub.) 1723 et suiv.

Sherbrooke, salle d'exercices militaires, construction, etc., (rép. à int. Worthington), 280, (voir aussi 199).

Simcoe-sud, camp militaire à, (rép. à observ. Lennox) 9938.

Woodstock, champ de tir, achat, (rép. à int. Crocket) 5253.

Borden, Robert Laird, *Carleton.*

Agences commerciales, (sub.) 9253 et suiv.

" Agnès-Donahoe ", voilier, saisi par le gouvernement de l'Uruguay, (observ.) 6234.

Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5134 et suiv.

Alberta, province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son organisation, 1ère l., (débat) : 1486, 1497, 1499, 1519 et suiv.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces: modification des bills (n° 69 et n° 70) les organisant; racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle, 2137; présentation de ces bills sans que l'honorable M. Sifton ait été consulté, (observ.) débat, 2291 et suiv., 2365; explications de nature personnelle concernant pétitions au sujet des écoles séparées, (observ.) 2424; lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (observ.), débat, 2601; création de ces nouvelles provinces, (débat sur observation Schaffner) 2679 et suiv.; documents relatifs aux bills (n° 69 et n° 70), impression, (observ.) 2871; débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), 3041, 3079; amendement, 3094, mis aux voix et rejeté, 5519; procès-verbal de vote, (débat sur observation McIntyre)5549 et suiv.; (mot. pour doc.) 3123; terres dans les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatchewan, entrevue avec M. Bulyea, (int.) 4322; annexes des bills (n° 69 et n° 70), (mot. pour doc.) 4496, 4869, 5543; bill (n° 70), 2e l., 5544; annexes des bills (n° 69 et n° 70) et cartes des circonscriptions électorales des nouvelles provinces, distribution, (int.) 5595; nouvelles modifications aux bills (n° 69 et n° 70), M. Oliver a-t-il dit, à Edmonton, s'il y en aurait ? (int.) 5595; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5605 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5722 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5842-77; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5937; vote donné dans chaque

Borden, Robert Laird.—*Suite.*

circonscription à l'élection du 3 novembre 1904, (mot. pour doc.) 6046; en comité sur bill (n° 69) art. 15 à 23, 6058 et suiv., 6113 et suiv., 6187 et suiv.; reprise de la discussion, (int.) 6879, 6987; en comité sur bill (n° 69), art. 2, 15 et 16, 7262; idem, art. 12, 8101 et suiv., 8192, amendement, 8192, 8205, rejeté, 8281; idem, art. 12 et annexe, 8337 et suiv.; amendement, 8359, réservé, 8360; idem, art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8434 et suiv.; Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70), districts électoraux, population, cartes indiquant projets d'amendements à l'annexe de ce bill, etc., (int.) 8461 et suiv., annexe de ce bill, (observ.) 8462; en comité sur bill (n° 69), art. 15 et 16, 8462, 8470, 8501, 8523, 8551 et suiv.; article du " Canada ", sous-amendement, 8487, rejeté, 8495; art. 12, 8589, 8623-54, 8703; art. 2, 8729, amendements, 8730, rejetés, 8731; idem, art. 2, 8761, 8834 et suiv.; Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70), insertion des mêmes amendements que dans le bill (n° 69), (observ. sur mot. Laurier) 8842 ;

Bill (n° 70), amendement à mot. Laurier pour 2e l., 8808, rejeté, 8808, 8809; conditions financières, en comité sur projet de résolutions, 8911; en comité sur bill (n° 70), 8912 et suiv.; amendement à l'art. 2, 8912; art. 12 et annexe B, 8950 et suiv.; sous-amendement à l'amendement Fitzpatrick à l'art. 16, (suppression et remplacement de cet article) 8972, rejeté, 8972; bill (n° 69) 3e l., 9010 et suiv.; amendement à l'article 16, (suppression et remplacement de cet article) 9018, rejeté, 9030-31-32; bill (n° 70), 3e l., 9097 et suiv.; amendement à l'art. 16, (suppression et remplacement de cet article) 9097, rejeté, 9098; voies publiques et allocations pour voies publiques, bill (n° 195), 2e l., 9747.

Amherst, jetée, construction, (int.) 4492.

Anciens ministres, pensions, (comité sur projet de résol.) 9960 et suiv.

Antigonish, édifice public, (sub.) 887 et suiv., 1069 et suiv.

Apple-River, quai, (sub.) 7560.

Artbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, bill (n° 199), comité, 9751.

Assurances et santé publique, bill (n° 200) concernant inspecteur et préposé général, 2e l., 9914.

Auditeur général, rapport, dépôt, (int.) 1203, 4395; retraite de l'auditeur général, (int.) 9996.

Audition des comptes publics, acte de l', institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9885 et suiv.

Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6624 et suiv.

Banff, aqueduc et système d'égouts, (sub.) 9523.

Banques: amendement à la loi y relative, inspection par l'Etat, (int.) 2545.

Biens-fonds, bill (n° 162) modifiant l'acte des titres des, en comité, 9299 et suiv.

Bills (nos 177, 178, 179, 182, 183 et 185), observ. sur mot. Johnston pour 2e l.) 8286.

Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9432, 9434 et suiv.

Boitte: établissement de congélateurs, (sub.) 9845.

Bryson, pont et abords, (sub.) 7755 et suiv.

Budget: exposé budgétaire, quand le ministre des Finances le fera-t-il, (int.) 5041.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Budgets: ne pas attendre fin des sessions pour déposer budgets, (débat sur observ. Foster) 9310 et suiv.
Cabinet, changements depuis session de 1904, (int.) 1394.
Canada, défense du, (sur observ. Hughes) 1463.
Canal de Lachine, pont, avenue Atwater, (sub.) 1294.
Chambre des Communes, commission d'économie interne, comptes rendus de ses délibérations, (observ.) 9292.
Chemins de fer, pas de subventions demandées au cours de cette session, (int.) 9298.
Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand-Tronc, (observ. sur int. Haggart) 2794.
Chemin de fer Canada-Eastern, achat, employés et recettes, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 770.
Chemins de fer et Canaux, ministère, (sub.): nominations, promotions et augmentation d'appointements, 9281; nouveau sous-ministre, (int.) 9902.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) en comité, 5091 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4307 et suiv., en comité, 6268 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc, doublement de la voie, proportion du coût de cet ouvrage, (sub.) 2282; bill (n° 45) concernant la compagnie du, en comité, 3770, 4001, 4247 et suiv., 4325 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la Compagnie du, en comité, 7799.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) 2264 et suiv.
Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2824, 2871 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5086 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149) en comité, 9557 et suiv.; amendement du Sénat, paiement des créanciers, (observ. sur mot. Geoffrion pour adop.) 10039.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): études, construction, dépenses, 2384 et suiv., 7665; commission: démission de M. Alfred Brunet, commissaire, (int.) 5159; tracé, études en général, (int.) 6262; vacance dans la commission de construction, est-elle remplie ? (int.) 8100.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 3e l., 9038 et suiv.
Chiens de mer, destruction, appareils à cette fin, (sub.) 9389 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7789 et suiv.
Clarke, E. F., député de Toronto-centre, décès, (mot. pour ajournement) 2136, éloge, 2204.
Code criminel, bill (n° 67) le modifiant, (observ.) 8367.
Collingwood, dock public, soumissions, (observ. sur int. Bennett) 6717 et suiv.; port, (sub.) 7719 et suiv.
Comités permanents, (rép. à mot. Laurier pour ajouter nom de M. R. L. Borden à liste des membres du comité des privilèges et élections et du comité des banques et du commerce) 652.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108), la constituant en corporation, en comité, 4809 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2643, 2651 et suiv., 3287 et suiv.; amendement, 3315, adopté, 3316.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2827 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché pour importation d'immigrants, rescision, (débat sur amendement Osler) 9666 et suiv.
Compagnie dite "Ontario and Minnesota Power Company", bill (n° 86) y relatif, amendements du Sénat, (débat sur mot. Conmee pour adop.) 10040 et suiv.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2143 et suiv., 2427 et suiv.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3774 et suiv., 4802 et suiv., 5085 et suiv.
Compteurs hydrauliques, inspection, (en comité sur projet de résolution) 8882.
Conférence coloniale, (observ.) 7256.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, en comité, 1459 et suiv., 3319 et suiv.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, six juges au lieu de sept, vacance, retard à la remplir, (int.) 5159, 5329, 6987.
Cow-Bay, brise-lames, (sub.) 7564 et suiv.
Dauphin, comté, rapport spécial du président d'élection, (mot. pour doc.) 1394.
Débats, comité des, 2e rapport, index, (observ. sur mot. Gervais pour adop.) 4671 et suiv.; 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10026 et suiv.
Demers, L. J., député de Lévis, décès, éloge, 5260.
Dépêches, transport, service rapide canadien, (débat sur observ. Mackenzie) 10003 et suiv.
Douanes : commutation au lieu de remise de droits sur certains articles, (sub.) 6867.
Edmonton, nouvelle élection, bref, (observ.) 4321 et suiv.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7494 et suiv.
Elections fédérales : bill (n° 189) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 8988; (observ.) 10036.
Elections au Manitoba, rapport des listes d'électeurs au greffier de la couronne en chancellerie, retard, (int.) 1464, 1570, 4797.
Election de députés à la Chambre des Communes pour remplir vacances, devraient se faire dans un délai raisonnable, bill (n° 194) à cette fin, 1ère l., 9289; (observ.) 10036.
Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 772, 2543.
Esquimault, station navale, sera-t-elle abandonnée ? (int.) 9901.
Etudes et inspections, (sub.) 7783 et suiv.
"Facer Solid Steel Car Wheel Company", bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, en comité, 1397.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2571 et suiv.; creusage en aval de Québec, construction d'un dragueur à cette fin, (sub.) 6575 et suiv.
Fort-Lawrence, jetée, construction, (int.) 5158.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Franchise postale, nouveau règlement obligeant à écrire initiales à la main, inconvénients, (sur observ. Barr) 5256.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (sub.) 8864 et suiv.; territoire du Yukon, solde de l'effectif, (sub.) 8872 et suiv.
" Gillies Frères ", bill (n° 95) les concernant, en comité, 2873 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1215 et suiv., 1246 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2497.
Halifax : nouvel édifice, (Douanes et Travaux publics), (sub.) 1084 et suiv.; gare maritime, creusage et pétardement, (sub.) 2120; agrandissement des installations de l'Intercolonial, 2125; station navale, sera-t-elle abandonnée ? (int.) 9901.
Hygiène publique, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2405.
Hyman, hon. C. S., ministre des Travaux publics, (int.) 6089.
Immigration : déclarations fausses tendant à pousser à l'immigration, bill (n° 120) y relatif, (observ.) 8367; en comité, 9924; marché avec la " North Atlantic Trading Company ", (int.) 8371; immigration des Molokaus, (int.) 8371; agents et employés, appointements, (sub.) 9539 et suiv.
Intercolonial : service de la Nouvelle-Ecosse, interruption par tempête, (observ.) 726, (observ. en rép. à l'hon. M. Emmerson) 761; (sub.): doublement d'une certaine partie de la voie, 2120; agrandissement des installations à Halifax, 2125; doublement de la voie entre Saint-Lambert et Belœil, proportion d'intérêt sur le coût de cet ouvrage, (sub.) 2282; (sub.) 2320 et suiv.; tarifs de l'Intercolonial, (débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Taylor) 6247 et suiv.; crédit général, (sub.) 7625 et suiv.; matériel roulant, (sub.), débat, 9741 et suiv.
Indian-Harbour, quai, construction, (mot. pour doc.) 8367.
Indiens, (sub.): Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 6651.
Inverness, travaux, (sub.) 7568 et suiv.
Japon : relations commerciales du Canada avec ce pays, (observ. sur int. Foster) 8093 et suiv., 8584.
Johnston, T. G., député, décès, éloge, 8904.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9967 et suiv.; bill (n° 204) à cette fin, en comité, 10021.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6802 et suiv.; champ de tir, (int.) 7755; cibles, enquête, frais, (observ. sur mot. Hughes pour rapport) 8908.
Levés hydrographiques, (sub.) 2787 et suiv., dans le Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique, (sub.) 6761 et suiv.
Lewis, Edward Norman, député, bill (n° 142) pour lui faire droit, en comité, 5257.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6887, 6946 et suiv.
Listes des recenseurs dans les territoires du Nord-Ouest, ayant servi aux dernières élections fédérales, (observ. sur mot. McCarthy pour doc.) 2701.
Mackenzie, comité, rapport spécial du président d'élection, (mot. pour doc.) 1394.
Magistrature : vacance dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ontario et du Manitoba, (int.) 6987, 7589.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Mahone-Bay, dragage, (sub.) 7573.
Manitoba: extension de ses frontières, réponse du Manitoba au décret du 21 mars 1905, (int.) 3865; dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat), 3970, 4060 et suiv.; 4158 et suiv., 4204 et suiv., dépêche de M. Jackson, député de Selkirk, (int. Borden) 4962; chemins de colonisation, (sub.) 7766.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7576 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère, rapport y relatifs, demandés et non déposés, (observ.) 1295, 2364.
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2211 et suiv.; bill (n° 147), idem, 2e l. et comité, 7591 et suiv.; comité, 9246.
Matelots naufragés et dans le dénument, (sub.) 2796 et suiv.
Melfort, service postal à, (observ.) 10012.
Messagers pendant la session, (sub.) 6750.
Météorologie, service, (sub.), 2787; transfert de ce service à Ottawa, (int.) 10024, 10034.
Métis : scrips accordés aux métis canadiens demeurant aux Etats-Unis, achat et vente de réserves, etc., (débat sur observ. Foster) 6704 et suiv.; enquête, nomination d'un conseil, (observ. sur int. Foster) 8732.
Milice, (sub.): solde et allocations, 6647 et suiv.; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9330; démission de l'hon. député de Sherbrooke comme médecin militaire principal, etc., (rép. à observ. Gervais) 9381 et suiv.
Militaires de London employés à Niagara, article du " Citizen ", (débat sur observ. Hughes) 7412 et suiv.; (int.) 7492.
Mines: fonte du minerai par procédé thermo-électrique, (sub.) 9520 et suiv.
Ministère de l'Intérieur, quand l'hon M. Sifton, ministre de l'Intérieur, démissionnaire, y sera-t-il remplacé ? (int.) 3484 ; 4209 ; absence du ministre des Travaux publics, (observ.) débat, 3675 et suiv.
Montréal, hangars dans le port, construction, réclamation P. Lyall et Fils pour travaux supplémentaires, (int.) 727.
Navires, sûreté des, bill (n° 21) modifiant la loi y relative, en comité, 765 et suiv.
Ottawa: ponts et abords, glissoirs, canal Rideau, (sub.) 7755.
Owen, David Thomas, brevets, bill (n° 177) en comité, 8858 et suiv.
Oxford-nord, élection à faire, (int.) 6264.
Pâques, ajournement, (int.) 4497.
Parlement, édifice, agrandissement, (sub.) 9767.
Pêcheries, commission d'enquête, impression et distribution de son rapport, (int.) 4672; inspecteurs, gardiens, etc., appointements et dépenses, (sub.) 6770 et suiv.; Nouvelle-Ecosse, nécessité de remplacer immédiatement inspecteur décédé, (observ.) 9911.
Phares : entretien et réparations, (sub.) 6780 et suiv.
Phares et bateaux-phares, entretien et réparations, (sub.) 9252.
Phares flottants : entretien et réparations, (sub.) 2817 et suiv., 2848 et suiv.; phares et auxiliaires à la navigation, (sub.) 2869.
Ponts à la charge de l'Etat, y compris abords, (sub.) 7763.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 821 et suiv.; dragage : soumissions, (débat sur int. Bennett) 4599 et suiv., 4790 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai, (sub.) 6989.
Postes : service des postes, (sub.) 9837 et suiv.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Prince-Edouard et la terre ferme, 7805 et suiv.; dans les territoires du Nord-Ouest, 7806.
Propriété immobilière, convention anglo-américaine y relative, (mot. pour doc.) 1118.
Prorogation, à quelle date ? (int.) 10013, 10034.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2405.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, (en comité) 653 et suiv., 1131 et suiv., 1530 et suiv.
Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8884.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7758 et suiv.
Rivière Gatineau, usage des barrages Gilmour et Hughson, aux Cascades, (sub.) 7803 et suiv.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9583 et suiv.
Rivière Ottawa, (sub.): pour régler le niveau de l'eau, 7785.
Rivière-au-Saumon, enlèvement du bois flottant et d'autres obstacles, (sub.) 7745.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1004 et suiv.
Scott's-Bay, brise-lames, (sub.) 7582.
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 6761.
Sergent d'Armes, (sub.) 6750.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8393 et suiv.
Seymour, D. G., plainte au sujet d'un homestead, (int.) 9248.
Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9503 et suiv.
Statuts fédéraux, refonte des, (int.) 779; (sub.): 7405 et suiv.; paiements, (sub.) 8880 et suiv.
Steamers : compartiments frigorifiques, (mot. pour doc.) 2888; (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 914 et suiv.; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 970 et suiv.; service entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7350 et suiv.; entre Saint-Jean et les ports du bassin des Mines et le bassin de Cumberland, 8901; entre le Canada et le Mexique, 9905.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2707.
Steamer "Scotia", rapports au sujet de ses ingénieurs, (int.) 8584.
Sutherland, hon. James, ministre des Travaux publics, décès, éloge, 5435.
Tarif, projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9202 et suiv.; enquête sur opération du tarif, frais, (sub.) 9838.
Télégraphes, (sub.): ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7777 et suiv.; ligne de Bersimis à Godbout, 7781 et suiv.; ligne du Nicola inférieur, 7782 et suiv; ligne entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7805.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144), constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6746 et suiv.
Télégraphie sans fil, bill (n° 186) ayant pour objet de la réglementer, en comité, 9247.
Téléphones : service municipal à Port-Arthur et à Fort-William, requête pour relier ce service aux stations du Pacifique-Canadien, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 1453 et suiv.; ligne de Salt-Spring, (sub.) 7783.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5917 et suiv., (mot. pour doc.) 6090.

Borden, Robert Laird.—*Suite.*
Terres fédérales : M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8298 et suiv.; dépenses casuelles, publicité, appointements, (sub.) 9511 et suiv.; terres fédérales, Yukon, approbation des règlements y relatifs, (observ. sur projet de résol. à cette fin) 10010.
Territoires du Nord-Ouest, clôture en fer métallique le long de la frontière méridionale, construction, (observ. sur int. Clements) 5701 et suiv., (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5815 et suiv.; soumissions demandées pour cet ouvrage, (mot. pour doc.) 5935, 6089; chemins de colonisation, (sub.) 7766; bill (n° 160) concernant les territoires du Nord-Ouest, 2e l. et comité, 8977-78 et suiv.; bill (n° 156) modifiant loi relative à la représentation, en comité, 156 et suiv.; employés fédéraux, ingérence dans élections, (débat sur observ. Lake) 9946.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6339 et suiv.; dépôt de documents par sir Wm Mulock, (débat sur observ. Mulock) 6792.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196) en comité, 9629 et suiv.; 3e l., 9746.
Transports : commission, dépenses, (sub.) 7801, (int.) 9903; route fluviale de la baie Georgienne à Montréal, relevé, (sub.) 7811; rapports, (mot. pour doc.) 9911.
Travail : département du, (sub.) 7714 et suiv.
Travaux publics, démission de l'honorable M. Sutherland, ministre des, (int.) 5159.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1434 et suiv.; rapport du comité mixte des deux Chambres, (observ. sur mot. Perley pour adop.) 9744.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 733 et suiv., 959.
Valeurs provinciales comme placement de biens en fidéicommis en Angleterre, (mot. pour doc.) 9761 et suiv., (mot. pour doc.) 9923.
Vétérans de 1866 et 1870, octroi de terres en récompense de leurs services, (observ.) 6175.
Yukon: élection de 1904, retard dans l'ouverture des boîtes de scrutin, (observ.) 1032, 1204, 1307; (observ. sur rép. de sir Wilfrid Laurier) 1116, 1313; commissaire (M. Congdon), démission et remplacement, (int.) 5160; réformes à faire, (débat sur observ. Thompson) 7192, 7241 et suiv.; concession Treadgold, enquête, (observ.) 7259; terres fédérales, approbation des règlements y relatifs, (observ. sur projet de résolution Oliver) 9949.

Bourassa, Henri, *Labelle.*
Alberta, nouvelle province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son administration, (débat sur motion Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 3369 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2, 15 et 16, 7299 et suiv.; idem, art. 15 et 16, 8495, 8514 et suiv.; amendement à l'article 16, 8538, rejeté, 8582; idem, art. 12, 8629-68, 8725-28; idem, art. 2, 8769-86 et suiv.; sous-amendement à l'amendement Monk (la langue française langue officielle) 8799, rejeté, 8834; en comité sur bill (n° 70), Saskatchewan, sous-amendement à l'amendement Fitzpatrick à l'art. 16, (application de l'acte de 1867), distribution équitable des fonds

Bourassa, Henri.—*Suite.*
scolaires, etc., 8972, rejeté, 8972; bill (n° 69), 3e l., 9027, 9049, 9059 et suiv.; amendement à l'article 16, (application de l'acte de 1867, distribution équitable des fonds scolaires, etc.) 9049, rejeté, 9052-53; sous-amendement à l'amendement de M. Monk, (art. 2) 9059 rejeté, 9069-70; déclare ne vouloir voter ni pour ni contre la 3e l., 9079; bill (n° 70), 3e l., 9097; demande que les députés entrés dans la Chambre après la mise aux voix de l'amendement Léonard à l'art. 2 ne votent pas, 9097.
Explication de nature personnelle, écoles séparées, 7333.
Manitoba : extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3985, 4107, 4187 et suiv.
Téléphones : contrôle des lignes, (débat sur observ. Maclean) 1304 et suiv.

Boyce, Arthur Cyril, *Algoma-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création: (débat sur observ. Schaffner) 2689, débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden, 4554 et suiv.
Billets fédéraux, (sub.) 6386.
Blind River, dragage, (sub.) 7023 et suiv.
Canal de Saint-Pierre, dragage, (sub.) 6436 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction, (sub.) 1392 et suiv., 1466 et suiv.
Canal Welland, (sub.): indemnité à Stephen Vanderburg, 6439.
Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand-Tronc, (observ. sur int. Haggart) 2793.
Chemin de fer Transcontinental National : plan ou plans indiquant divers terminus dans l'Ouest, (mot. pour doc.) 958, (int.) 1202; tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2102 et suiv.; plans des gares terminales, (mot. pour doc.) débat, 2927; tracé, approbation, (int.) 6266.
Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 562.
Compagnie d'assurance d'Ontario, contre l'incendie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2399; en comité, 2882; 3e l., 3065.
Foin, importé des Etats-Unis au Canada, (int.) 1114.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1241 et suiv., 1872 et suiv.; 3e l., 1957 et suiv.
Grande-Rivière, dragage, (sub.) 7026 et suiv.
Intercolonial, (sub.): rails et pièces d'éclissage en acier, 2088 et suiv.
Kentville, receveur de la poste, (int.) 6106.
Leach, R. A. E., emploi, (int.) 1203.
Listes électorales d'Algoma-est et ouest, de Nipissing-est et ouest, de Nipissing et de la Rivière-à-la-Pluie, préparation et revision, (int.) 620; listes électorales des territoires d'Ontario non organisés, confection et revision, (mot. pour doc.) 1456.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, en comité, 6411 et suiv., 6491 et suiv.
Meadow-Creek, compagnie d'élevage de, terrains à elle loués ou concédés, (int.) 6614.
Pêche: règlements dans la province d'Ontario, (observ.) 4870.
Pêcheries: pêcheries des grands lacs, commission d'enquête à ce sujet, (int.) 5599.

Boyce, Arthur Cyril.—*Suite.*
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (débat sur int. Bennett) 4582 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 1124 et suiv.
Sault Sainte-Marie: dock de l'Etat, (int.) 5545; entrepôt de douane pour houille grasse, (int.) 5811; port : améliorations, (sub.) 7034 et suiv.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6386.
Télégraphes et téléphones, construction de quelques lignes, aide, (int.) 6233.
Téléphones: service municipal à Port-Arthur et à Fort-William, requête pour le relier, aux stations du Pacifique-Canadien, (int.) 621, (mot. pour doc.) 1444 et suiv.) 2303; contrôle des lignes, (débat sur observ. Maclean) 1306 et suiv.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (int.) 6233, (observ.) débat, 6323 et suiv., documents à ce sujet, dépôt, (int.) 6369, dépôt de documents par sir Wm. Mulock, (rép. à observ. Mulock) 6789 et suiv.

Boyer, Gustave, *Vaudreuil.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5287 et suiv.
Castonguay, A. B., policier, renvoi, (int.) 6793.

Brabazon, Gerald H., *Pontiac.*
Canal de la baie Georgienne, études topographiques, rapports, (int.) 201.

Bristol, E., *Toronto-centre.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 3e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden), 5261 et suiv.

Broder, Andrew, *Dundas.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4965 et suiv.
Canaux de Williamsburg et de Cornwall, forces hydrauliques, baux, (int.) 4929.
Elections fédérales, bill (n° 10) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 277.
Fleuve Saint-Laurent, pont de glace en aval de Morrisburg, danger d'inondation, (observ.) 295, 730.
Markstay, receveur de la poste, destitution, (int.) 7254.
Steamer "Scout", accident, explosion, enquête, aide aux familles des victimes, (int.) 4961.

Brodeur, Hon. Louis Philippe, *Rouville.*
Accise, (sub.): préposés et inspecteurs, appointements, augmentations, 1752 ; ouvrage de surcroît, indemnité aux employés, 1752; service de répression des fraudes, 1763; frais de route, de location, chauffage, papeterie, etc., 1764; percepteurs des douanes, allocation à leur payer pour perception de droits, 1764; à M. L. A. Fréchette pour traduction spéciale, 1765; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., 6867.
Agence canadienne, bill (n° 77) y relatif, en comité, 9265.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5331 et suiv.;

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
en comité sur bill (n° 69), art. 2, 15 et 16, 7289 et suiv.; idem, art. 15 et 16, 8530, 8531; art. 12, 8593, 8659-61; idem, art. 2, 8806 et suiv.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1765.
Commerce, marques frauduleuses, application de la loi y relative, (sub.) 1775 et suiv., 1786 et suiv.
Amherstburg, chenal, achat de terrain, (sub.) 7715.
Anse à Beaufils, jetée, (sub.) 7443.
Anse-au-Breton, débarcadère, (sub.) 7562.
Anse aux Gris-Fonds, améliorations, (sub.) 7444.
Anse Saint-Jean, jetée, (sub.) 7445.
Apple-River, quai, 7560.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 7783.
Bac à vapeur entre le Bout-de-l'Ile, Repentigny et Charlemagne, (rép. à int. Ames) 9920.
Baddeck, quai, (sub.) 7561.
Baie de Matchedash, chenal, (sub.) 7730.
Baie-des-Pères, quai de Ville-Marie et dragage, (sub.) 7445.
Baie Saint-Laurent, havre, 7561.
Barachois, havre, (sub.) 7561.
Barachois de Malbaie, brise-lames, (sub.) 7446.
Barrages, service des, appointements, (sub.) 7802.
Bassins, réparations et exploitation (sub.) 7805.
Bass-River, quai, (sub.) 7561.
Bayfield, quai, dragage, (sub.) 7716.
Bear-Cove, brise-lames, (sub.) 7562.
Beaux-arts, galerie nationale à Ottawa, (sub.) 7791.
Beaverton, havre, (sub.) 7716.
Belle Rivière, dragage et travaux de protection, (sub.) 7716.
Belœil, jetées et barrages, dommages, (sub.) 7446.
Bic (le Bic) alias Pointe à Côté, quai, (sub.) 7446.
Bills (nos 177, 178, 179, 182, 183 et 185), (observ. sur mot. Johnston pour 2e l.) 8286.
Bracebridge, quai, (sub.) 7717.
Bridgewater, dragage, (sub.) 7562.
Broad-Cove, quai, (sub.) 7563.
Bronte, havre, (sub.) 7718.
Bryson, pont, (sub.) 7756.
Cap-Tourmentin, améliorations, (sub.) 7665.
Chambord, quai, (sub.) 7448.
Champlain, quai, (sub.) 7449.
Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7666.
Charlo, brise-lames, (sub.) 7563.
Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7449.
Chemin de fer de Caplin à Paspébiac, (rép. à int. Ames) 3317.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106), en comité, 5096.
Chemin de fer de la Rive-sud, bill (n° 149) concernant la compagnie du, (observ. sur mot. Geoffrion pour renvoi au comité des chemins de fer) 9288; en comité, 9810 et suiv.; amendement du Sénat, (paiement des créanciers), (observ. sur mot. Geoffrion pour adop.) 10039.
Chenal de l'Est, dragage, (sub.) 7491.
Chilliwack, quai, (sub.) 7743.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7785.
Clark's Harbour, chenal, (sub.) 7563.
Clifton, (Stonehaven) brise-lames, (sub.) 7666.
Cobourg, jetées, (sub.) 7718.

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4390 et suiv., 5260.
Collingwood, havre, (sub.) 7719.
Compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, billes passées au barrage des Chenaux, (sub.) 7802.
Compagnie dite, "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3778 et suiv.
Compteurs hydrauliques, inspection, (mot. pour comité sur projet de résolution) 8584; en comité, 8881; bill (n° 188) concernant inspection, 1ère l., 8884; 2e l. et comité, 9626; 3e l., 9745; amendements du Sénat, 10040, (mot. pour adop.) 10040; adoptés, 10040.
Country-Harbour, déblai, (sub.) 7563.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) modifiant la loi relative à sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, en comité, 3322 et suiv.
Cow-Bay, brise-lames, (sub.) 7564.
Cow-Bay-Run, brise-lames, (sub.) 7566.
Culloden, brise-lames, (sub.) 7566.
Dawson's-Point, quai, (sub.) 7729.
Débats, comité, 7e rapport, augmentation d'appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10026 et suiv.
Depot-Harbour, (sub.) 7721.
Descente des Femmes, quai, (sub.) 7466.
Desjardins, quai, (sub.) 7457.
Devil's-Island, brise-lames, (sub.) 7567.
Digby, jetée, (sub.) 7567.
Dipper-Harbour, brise-lames, (sub.) 7666.
Doucets' Landing, dragage, (sub.) 7457.
Dragage, (sub.): nouvel outillage: Ontario, Québec et Manitoba, 7747; Colombie-Anglaise, 7748; nouvel outillage en général, 7749. Dragage, (sub.): provinces maritimes, Québec, Ontario, Manitoba et Colombie-Anglaise, 7749.
Dragueurs, (sub.): réparations, 7746; nouveau dragueur et allèges, pour l'Ile du Prince-Edouard, 7747; nouveau remorqueur pour le dragueur "Manitoba", 7747.
Durham, quai, (sub.) 7667.
East-Chezzetcook, brise-lames, (sub.) 7567.
East-Templeton, quai, (sub.) 7460.
Edifices publics du Nouveau-Brunswick, (sub.) 7442.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7517 et suiv.
Escoumain, jetée, (sub.) 7463.
Etudes et inspections, (sub.) 7783.
Exportations du Canada aux Etats-Unis, en 1903 et 1904, (rép. à int. Clements) 3318.
Fabre (canton Fabre) quai, (sub.) 7447.
Fleuve Columbia, améliorations et enlèvement d'obstacles, (sub.) 7743-7744.
Fleuve Fraser, chenal, travaux de protection, (sub.) 7744.
Fleuve Saint-Jean et affluents, (sub.) 7670; quais construits par le gouvernement provincial le long de ce fleuve, (sub.) 7671.
Fleuve Saint-Laurent, (en bas), enlèvement de rochers, (sub.) 7468.
Fonctionnaires de la Colombie-Anglaise, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest dont les appointements n'excèdent pas $1,000, allocation de pas plus de $100 à chacun d'eux, (sub.) 1765.
Freeport, débarcadère, (sub.) 7567.
Gabarus, havre, (sub.) 7567.
Gaz et éclairage électrique: appointements des inspecteurs, (sub.) 1771; inspecteurs à Trois-Rivières, (rép. à int. Paquet) 1838.

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
Georgeville, quai, (sub.) 7567.
Gimli, quai, (sub.) 7742.
Glissoirs, service des, appointements, (sub.) 7802; réparations et exploitation des glissoirs, (sub.) 7805.
Goderich, port, (sub.) 7723.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9615.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 385.
Grand-Bend, brise-lames, quai, (sub.) 7723.
Grands-Méchins, brise-lames, (sub.) 7463.
Grande rivière aux Saumons, éperon et brise-lames, (sub.) 7667.
Grosse Ile, quarantaine, embarcadère, (sub.) 7465.
Harrigan-Cove, quai, (sub.) 7568.
Haileybury, (lac Témiscamingue) quai, (sub.) 7726.
Homards: longueur légale des homards qu'on peut prendre dans la baie de Fundy, (rép. à int. Ganong) 609.
Homarderies: émission de permis pour le district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1904 et en 1905, (rép. à int. Ganong) 609.
Ile d'Alma, pointe de rocher, enlèvement, (sub.) 7467.
Ile Janvrin, quai, (sub.) 7571.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7468.
Importations des Etats-Unis au Canada, en 1903 et 1904, (rép. à int. Clements) 3318.
Indian-Harbour, quai, (sub.) 7568.
Inverness, (Broad-Cove), travaux, (sub.) 7568.
Jersey-Cove, quai, (sub.) 7572.
Kincardine, port, jetées et dragage, (sub.) 7728.
Lac Anderson, curage, (sub.) 7743.
Lac Dauphin, abaissement du niveau, (sub.) 7741.
Lac Kennedy, curage, (sub.) 7743.
Lac Manitoba, chenal des carrières, dragage, (sub.) 7742.
Lac Saint-François, décharge, jetées et dragage, (sub.) 7742.
Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7466.
Lac Winnipegosis, rivière Moussue, dragage, (sub.) 7743.
Langley, quai, protection des berges, (sub.) 7745.
Laprairie, brise-glace et murs de protection, (sub.) 7466.
L'Ardoise, brise-lames, (sub.) 7572.
Lavaltrie, quai sur pilotis et dragage, (sub.) 7466.
Litchfield, brise-lames, (sub.) 7572.
Little-Brook, brise-lames, (sub.) 7572.
Little-Current, chenal nord, (sub.) 7730.
Little-Judique, havre, (sub.) 7573.
Lunenburg, havre, dragage, (sub.) 7573.
Mabou, pont, (sub.) 7573.
Mahone-Bay, dragage, (sub.) 7573.
Main-à-Dieu, brise-lames, (sub.) 7574.
Malignant-Cove, travaux, (sub.) 7575.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4080 et suiv., 4106 et suiv.; chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7575.
Margaretville, brise-lames, (sub.) 7578.
Marins : bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 1ère l., 608; 2e l. et comité, 2210.
Meaford, port, améliorations, (sub.) 7730.
Médicaments brevetés, protection contre, (rép. à int. Bergeron) 1801.
Meteghan-Cove, brise-lames, (sub.) 7578.
Midland, port, améliorations, (sub.) 7731.

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
Mill-Cove, brise-lames, (sub.) 7578.
Mille-Vaches, jetée-débarcadère, (sub.) 7470.
Miscou, port, quai, (sub.) 7667.
Mistook, quai, (sub.) 7470.
Moncton, N.-B., gouverneur du port, nomination, (rép. à int. Stockton) 2433.
Mont-Louis, quai et abords, (sub.) 7470.
Montmagny, quai, (sub.) 7471.
Montmorency, mur de revêtement longeant le port, (sub.) 7472.
Montréal : bureau de poste de la rue Sainte-Catherine, état d'insalubrité (observ. sur int. Monk) 211; bureau de poste dans la division Saint-Jacques, construction, (int.) 228; nouvelle station postale près gare Bonaventure, emplacement, (sub.) 233.
Mud-Cove, brise-lames, (sub.) 7669.
Naturalisation, bill (n° 184) modifiant la loi y relative, 1ère l., 8091 ; 2e l. et comité, 8894, 8898; 3e l., 8900.
New-Campbellton, quai, (sub.) 7578.
New-Carlisle, quai, (sub.) 7472.
Newcastle, jetée, (sub.) 7731.
Newport, débarcadère, quai, (sub.) 7579.
Noël, quai, (sub.) 7579.
Notre-Dame du Portage, quai, (sub.) 7474.
Ogden's-Pond, travaux de protection, (sub.) 7579.
Oliphant, quai, (sub.) 7731.
Ottawa, quai au pied du canal Rideau, (sub.) 7731; ponts, glissoirs et canal Rideau, (sub.) 7755-7756.
Owen-Sound, port, dragage et travaux de protection, (sub.) 7732.
Parry-Sound, quai, (sub.) 7732.
Pêcheries : pêche du flétan dans le Pacifique, empiètement des Américains, (rép. à int. Sloan) 610; pêche de la morue par immigrants d'Irlande et d'Ecosse, (rép. à int. Lefurgey) 611; combien de saumons et d'œufs de saumon déposés dans établissements de pisciculture, (rép. à int. Wilmot) 616.
Peel-Head, quai, (sub.) 7474.
Pembroke, quai, (sub.) 7733; brise-lames, (sub.) 7579.
Penetanguishine, dragage, etc., (sub.) 7733.
Peterborough, dragage, (sub.) 7734.
Petewawa, quai, (sub.) 7732.
Petit-Pabos, port, amélioration, (sub.) 7467.
Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7669.
Pleasant-Bay, quai, (sub.) 7579.
Plympton, brise-lames, (sub.) 7579.
Poids et mesures, (sub.): officiers, inspecteurs et sous-inspecteurs, appointements, 1768, et autres dépenses, 1770 ; système métrique, conférences, publication de cartes, brochures, etc., 1774.
Pointe-du-Chêne, brise-lames, (sub.) 7669.
Point-Edward, dragage, (sub.) 7733.
Pointe-Gatineau, quai et mur de soutènement, (sub.) 7463.
Ponts à la charge de l'Etat, y compris abords, (sub.) 7763.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, soumissions, (débat sur int. Bennett) 4793.
Port-Bruce, quai, (sub.) 7733.
Port-Burwell, port, améliorations, (sub.) 7733.
Port-Dover, améliorations, (sub.) 7734.
Port-Greville, brise-lames, (sub.) 7579.
Port-Hastings, quai, (sub.) 7580.
Port-Hood, travaux, (sub.) 7580.
Port-Hope, jetées et dragage, (sub.) 7734.
Port-Latour, brise-lames, (sub.) 7580.
Portneuf, quai, (sub.) 7475.
Port-Stanley, port, améliorations, (sub.) 7734.

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
Ports, réparations et exploitation, (sub.) 7805.
Ports, rivières et ponts, Québec, (sub.) 7465; ports, rivières et ponts, réparations et améliorations générales, (sub.) 7725, 7744, 7746; dans les territoires du Nord-Ouest, (sub.) 7743.
Quaco, port, réparations, (sub.) 7669.
Quais, construits par le gouvernement provincial dans ports de marée, (sub.) 7557.
Québec : commission du port, bill (n° 37) modifiant la loi de 1899 y relative, 1ère l., 607.
Questions pendantes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, (sub.) 7114 et suiv.
Revenu de l'Intérieur, rapport, (dépôt) 52, 4205; ministère, sept commis de première classe, (sub.) 92; loyer, éclairage, frais de transport, salaires, etc., (sub.) 1766, 1770; nominations, promotions et augmentation d'appointements, (sub.) 9285.
Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant l'acte du, (concordance des divers articles), 1ère l., 7587; 2e l. et comité, 8884; 3e l., 8894; amendements du Sénat, 9628.
Richibouctou, jetée, (sub.) 7670.
Rimouski, jetée et dragage, (sub.) 7481.
Rivière Assiniboine, pont Shellmouth, (sub.) 7762.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7758.
Rivière Batiscan, dragage, (sub.) 7483.
Rivière Blanche, améliorations, (sub.) 7716.
Rivière Châteauguay, dragage, (sub.) 7483; élargissement de la décharge dans la rivière Saint-Jean, (sub.) 7483.
Rivière Fairford, nettoyage, (sub.) 7739.
Rivière Gatineau, usage des barrages Gilmour et Hughson, aux Cascades, (sub.) 7803.
Rivière des Habitants, quai à Canning, (sub.) 7567.
Rivière Larry, brise-lames, (sub.) 7572.
Rivière-du-Lièvre, barrage au Petit-Rapide, (sub.) 7486; quai, (sub.) 7538.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port, améliorations, (sub.) 7484.
Rivière-du-Loup (en haut) dragages, etc., (sub.) 7486.
Rivière Maskinongé, dragage, (sub.) 7486.
Rivière Nicolet, dragage, jetées, (sub.) 7473.
Rivière Ottawa: pour régler le niveau de l'eau, (sub.) 7784.
Rivière-Ouelle, jetée, (sub.) 7487, 7538.
Rivière Richelieu, dragage à l'île Sainte-Thérèse, (sub.) 7539.
Rivière Saguenay, dragage, (sub.) 7540.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7542; canaux de déversement, (sub.) 7544.
Rivière Saint-Maurice, (sub.): chenal entre les Grandes Piles et la Tuque, 7487; chenal de l'Est, dragage, 7491; région du Saint-Maurice, améliorations aux estacades flottantes, (sub.) 7750.
Rivière-au-Saumon, enlèvement du bois flottant et d'autres obstacles, (sub.) 7745.
Rivière Thompson du nord, améliorations, (sub.) 7745.
Rivière Verte, améliorations, (sub.) 7554.
Rivière White-Mud, dragage, (sub.) 7743.
Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7559.
Rondeau, port, améliorations, (sub.) 7734.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha ! jetée, (sub.) 7554.
Saint-André de Kamouraska, quai, (sub.) 7554.
Sainte-Anne de Lapocatière, jetée (sub.) 7555.
Saint-Charles-Borromée, quai, (sub.) 7555.
Sainte-Famille, île d'Orléans, quai, (sub.) 7555.
Saint-Fidèle, quai, (sub.) 7555.

Brodeur, Hon. Louis Philippe.—*Suite.*
Saint-François, île d'Orléans, jetée, (sub.) 7555.
Saint-François-de-Sales, quai, (sub.) 7556.
Saint-Fulgence, quai, 7557.
Saint-Gédéon, îles, quai, (sub.) 7557.
Saint-Jean, île d'Orléans, quai, (sub.) 7557.
Saint-Jean, N.-B., travaux de protection,(sub.) 7672; salle d'exercices, (sub.) 7672.
Saint-Louis, capitaine Louis, réinstallation, (rép. à int. Ames) 617.
Saint-Siméon, quai, (sub.) 7558.
Sacré-Cœur, quai, (sub.) 7554.
Sarnia, dragage, (sub.) 7734.
Saugeen, améliorations, (sub.) 7735.
Scot's-Bay, brise-lames, (sub.) 7580.
Selkirk, quai, (sub.) 7742.
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 6760.
Shelbourne, port, dragage, (sub.) 7584.
Skinner's-Cove, creusage du chenal et travaux de protection, (sub.) 7584.
Sorel, chantiers, construction de navires, fourniture de la fonte, (rép. à int. Bruneau) 2432.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7735.
Substances alimentaires et engrais, falsification, frais de répression, (sub.) 1775 et suiv., 1786 et suiv.
Sucre et sirop d'érable, falsification, (rép. à int. Béland) 1399.
Summerville, quai, (sub.) 7584.
Système métrique : renseignements, (rép. à int. Ingram) 1769; achat d'étalons, (sub.) 1770-71; conférences, cartes, brochures, etc., (sub.) 1774.
Tabac, industrie du, (rép. à int. Foster) 1754 et suiv.; importation (rép. à int. Clements) 5809.
Télégraphes, (sub.) : ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7777; de Bersimis à Godbout, 7781; entre l'île Pelée et la terre ferme, 7782; ligne du Nicola inférieur, 7782; ligne entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 7805; lignes télégraphiques, territoires du Nord-Ouest, 7806; Colombie-Anglaise, 7809; Yukon, Ashcroft et Dawson, 7809; service télégraphique, appointements, 7792, service télégraphique en général, 7810.
Téléphones, (sub.) : ligne de l'île Salt-Spring, 7783.
Terrebonne, quai et abords, (sub.) 7558.
Territoires du Nord-Ouest, chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Thessalon, brise-lames, (sub.) 7735.
Thornbury, dragage, (sub.) 7735.
Three-Fathom-Harbour, travaux de protection, (sub.) 7584.
Toronto, port, passe Est, (sub.) 7735; brise-lames de l'île, prolongement, (sub.) 7737.
Transports, commission des, dépenses, (sub.) 7800; route fluviale de la baie Georgienne à Montréal, relevé, (sub.) 7811.
Travaux publics, (sub.): bureau de l'architecte en chef, 7791; employés surnuméraires, 7793; achat de livres, 7800; travaux déjà autorisés, 7802.
Victoria, port, dragage, etc., (sub.) 7746.
Victoria-Beach, quai, (sub.) 7584.
Wallace, port, travaux, (sub.) 7584.
West-Arichat, quai, (sub.) 7585.
White-Head, quai, (sub.) 7585.
Wiarton, dragage, (sub.) 7739.
William's-Head, quarantaine, (sub.) 7746.
Wolfville, quai, (sub.) 7585.
Yarmouth, port, murs de soulèvement, (sub.) 7585.

Brown, James P., *Chateauguay.*

Chemin de fer interprovincial et de la baie James, bill (n° 150) concernant la compagnie, 1ère l., 5909; 2e l., 7020; comité et 3e l., 7218; (mot. Geoffrion) 9288.

Chemin de fer de la Rive-Sud et chemin de fer du Sud de Québec, bill (n° 149) concernant compagnies des, 1ère l., 5909; 2e l., 7020; comité, 9556; comité, 9810; amend. Geoffrion, 9811, adopté, 9811; 3e l., 9811; (amendement du Sénat, adopté, 10039-40.

Bruneau, Arthur Aime, *Richelieu.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4673 et suiv.

Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2480.

Sorel, chantiers, construction de navires, fourniture de la fonte, (int.) 2432.

Bureau, Jacques, *Trois-Rivières et Saint-Maurice.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4979 et suiv.

Bibliothèque: livres, y compris frais de reliure, (sub.) 7102.

Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, pétition pour bill modifiant charte, (mot. 6976; 7174; bill (n° 173) à cette fin, 1ère l., 7333; 2e l., 7419; comité et 3e l., 8861.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 5258.

Compagnie électrique de Trois-Rivières, Saint-Maurice, Maskinongé et Champlain, bill (n° 57) y relatif, 1ère l., 1030; 2e l., 1152; en comité, et 3e l., 3250.

Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2511 et suiv.

Manitoba: extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4107.

Rivière Saint-Maurice, chenal entre les Grandes-Piles et La Tuque, (sub.) 7487 et suiv.; chenal de l'est, dragage, (sub.) 7491.

Burrows, Theodore Arthur, *Dauphin.*

Manitoba, chemins de colonisation, (sub.) 7774.

Territoires du Nord-Ouest, chemin de colonisation, (sub.) 7774.

Wiarton, dragage, (sub.) 7740 et suiv.

Caldwell, Thomas Boyd, *Lanark-nord.*

" Facer Solid Car Wheel Company ", de Perth, bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère l., 515; 2e l., 608; en comité, 1339, 1397; 3e l., 1398.

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 748 et suiv.

Calvert, William Samuel, *Middlesex-ouest.*

Chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, bill (n° 109) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 3250.

Calvert, William Samuel.—*Suite.*

Chemin de fer Canada-Middlesex, bill (n° 55) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 949; 2e l., 1151.

Chemin de fer de London à Sainte-Claire, bill (n° 32) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 516; 2e l., 609; 3e l., 1342.

Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; en comité et 3e l., 4383.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 855; 2e l., 949; 3e l., 1607.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 110) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 4383.

Compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié, bill (n° 84) y relatif, 1ère l., 1868; 2e l., 1976; en comité et 3e l., 4717.

Corporation des canaux canadiens, bill (n° 72) lui attribuant la personnalité civile, 1ère l., 1660; 2e l., 1835.

Fitzsimmons, Jane-Marie, bill (n° 130) pour lui faire droit, 1ère l., 4201 ; 2e l., 4537; en comité, 6512; 3e l., 6514.

Pearson, George, bill (n° 153) pour lui faire droit, 1ère l., 6046; 2e l., 7021; comité, 7796; 3e l., 7797.

Prior, James Arthur, bill (n° 127) pour lui faire droit, 1ère l., 3206; 2e l., 3522; en comité et 3e l., 4383.

Séparateurs centrifuges : pétition pour loi confirmant droits d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples relativement à certains brevets d'amélioration, (mot. pour lecture, réception, etc.) 6696.

Campbell, Archibald, *York-centre, O.*

Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5105 et suiv.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5160 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5946; idem, art. 12, 8034 et suiv., 8173 et suiv.

Banque Molson, bill (n° 14) y relatif, en comité, 1833.

Banque dite " Sterling Bank of Canada ", bill (n° 182) la constituant en corporation, 1ère l., 7991; 2e l., 8189, 8285, 8335; comité et 3e l., 8861.

Chemins de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.): embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2255 et suiv.

Chemin de fer de Macleod à Cardston et au Montana, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 2824.

Chemin de fer de l'ouest du Yukon canadien, (n° 165) concernant la compagnie du, 1ère l., 6362; 2e l., 7377; en comité et 3e l., 8861.

Commission des chemins de fer, personnel, et fonctionnement, (sub.) 1611.

Compagnie des charbonnages et du chemin de fer de la vallée du Daim-Rouge, bill (n° 76) y relatif, 2e l., 1836.

Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, 1ère l., 2022, 2e l., 2157; en comité, 2825, 2872, 3248; 3e., 3249; amendements du Sénat, 10040, adoptés, 10043.

Compagnie dite " Gold Medal Manufacturing Company ", (à responsabilité limitée) bill

Campbell, Archibald.—*Suite.*
(n° 102) relatif à un certain brevet d'invention lui appartenant, 1ère l., 2282; 2e l., 2399; en comité et 3e l., 3521-22.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, 1ère l., 2202; 2e l., 2399; en comité, 3771 et suiv., 4799, 5085; 3e l., 5086.
Compagnie dite "Ideal Manufacturing Company", bill (n° 166) concernant certains de ses brevets, 1ère l., 6362; 2e l., 7021; comité et 3e l., 7798.
Damen, William A., bill (n° 129) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère, 3956; 2e l., 4820; (mot. Campbell pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 6514; comité, et 3e l., 7798.
Emballage et vente de certaines denrées, bill (n° 121) y relatif, en comité, 2952 et suiv.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9622.
Intercolonial, (sub.): 2343; tarifs, (débat sur rép. de l'honorable M. Emmerson à observ. Taylor) 6255 et suiv.
Juges, (sub.): juge additionnel à Trois-Rivières, traitement, 9907.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6955 et suiv.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, 1ère l., 6046; 2e l., 6104; en comité, 6408, 6482; 3e l., 6511-6512.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9778.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9580 et suiv.
Terres fédérales, service extérieur, appointements, (sub.) 9488 et suiv.
Travail : département du, (sub.) 7707 et suiv.
Trelawney, Agnes Hedevig Helga Salusbury, bill (n° 198) pour lui faire droit, 1ère l., 9494; 2e l., 9811; 3e l., 9984.
Trenton, dragage de la Trent, (sub.) 9823.

Carvell, Frank Broadstreet, *Carleton, N.-B.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), art. 1 à 5, 5780 et suiv.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4387 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1241.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, en comité, 6500 et suiv.
Pêcheries : commission d'Halifax, décision accordant indemnité, demande de la province de Québec et des Provinces maritimes au gouvernement fédéral de soumettre à la Cour Suprême la question de leur droit de toucher cette indemnité, (int.) 2159.
Provinces, subventions du gouvernement fédéral aux, remaniement, (mot. pour doc.) 2195.
Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1108 et suiv.

Cash, E. L., *Mackenzie.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4952 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 12, 8072 et suiv.

Chisholm, Thomas, *Huron-est.*
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n°12) y relatif, en comité, 3309.
Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 778.

Chisholm, Thomas.—*Suite.*
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 364.
Intercolonial: outillage, combien dépensé à compte du capital, à cette fin? (int.) 2159.
Montmorency, quai, (sub.) 7020.
Postes: directeurs de bureaux de poste, cautionnement, (int.) 1836; réception d'argent dans les bureaux de poste, système de cotisation, (int.) 3792.

Christie, Peter, *Ontario-sud.*
Service frigorifique, (débat sur observ. Armtrong) 8418 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7788 et suiv.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6311.
Livres généalogiques du bétail, réunion à Ottawa, (sub.) 6828 et suiv.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, en comité, 6414 et suiv.
Port-Perry, dragage, (int.) 2289.
Whitby, dragage, (int.) 2289.

Clare, George A., *Waterloo-sud.*
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 507; fabrication, (int.) 2433.
Prisons, (sub.): Edmonton, 507.
Tarif: projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9208 et suiv.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet de résol.) 288; bill (n° 10) à cette fin, en comité, 755.

Clark, Alfred H., *Essex-sud.*
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 322.
Chemin de fer de Woodstock au lac Huron, bill (n° 80) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 5259.
Cour de l'Echiquier, nombre de causes portées devant cette cour, sommes en jeu, etc., 1849.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2190 et suiv.
Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1761.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5818.

Clarke, Edward Frederick, *Toronto-centre.*
Compagnie d'assurance "The Sovereign" contre l'incendie, bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 515; 2e l., 608; en comité, 1833; 3e l., 1835.

Clements, Herbert S., *Kent-ouest.*
Blind River, dragage, (sub.) 7025.
Budget : exposé budgétaire, débat, 9173 et suiv.
Chatham salle d'armes construction (int.) 612, (sub.) 1619.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ.) sur mot. Lennox pour doc.) 2190.
Douanes, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 274.
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2522 et suiv.
Exportations du Canada aux Etats-Unis, en 1903 et 1904, (int.) 3318.

Clements, Herbert S.—*Suite.*
Franchise postale, les députés devraient y avoir droit durant quelques jours après les sessions, (observ.) 9612.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 352 et suiv., 1233.
Importations des Etats-Unis au Canada, en 1903 et 1904, (int.) 3318.
Produits agricoles exportés aux ou importés des Etats-Unis, (int.) 950.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6848 et suiv.
Rivière Thames: amélioration, (int.) 616; obstruction par les glaces, (observ.) 1061 et suiv.
Sucre de betterave, industrie, encouragement au Canada, (mot. pour doc.) 3318.
Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1757 et suiv.; importation, (int.) 5809.
Territoires du Nord-Ouest, clôture en fer métallique le long de la frontière méridionale, construction, (int.) 5598, 5698, (débat sur rép. de sir W. Laurier) 5819 et suiv.
Vétérinaires inspecteurs employés en 1902, 1903 et 1904, pour prévenir épizooties, (int.) 2022.

Cochrane, Edward, *Northumberland-est, O.*
Agriculture: comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5138 et suiv.
Anse aux Gris-Fonds, améliorations, (sub.) 7444.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6625 et suiv.
Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9441 et suiv.
Canal de la Trent, pour compléter écluses, (sub.) 9571 et suiv.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, (sub.) 1544 et suiv.
Canal Welland, enlèvement de piles centrales et construction de ponts, (sub.) 1889 et suiv.
Canaux: études et inspection, (sub.) 1575 et suiv.
Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7451.
Douanes, bill (n° 190) modifiant loi de 1897, comité, 9988.
Elevage, fruits, semences, produits alimentaires et autres, (sub.) 7089.
Fermes d'expérimentation, rapports et bulletins, impression et distribution, (sub.) 7080.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 505 et suiv.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal (débat sur observ. Ames) 1890 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 351 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 351 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1644.
Immigration, (sub.) agents et employés, appointements, 7870 et suiv.
Industrie laitière, (sub.) 7089.
Intercolonial, (sub.): 2317 et suiv.; agrandissements, voies de garage, etc., le long de la ligne, etc., 6568 et suiv.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6597 et suiv.
Marins: bill (n° 147) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 7598.
Montréal, édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1171 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1372 et suiv.

Cochrane, Edward—*Suite.*
Prisons, (sub.): Edmonton, 505 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif en comité, 671 et suiv.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1727.
Terres fédérales, service extérieur, appointements, (sub.) 9474 et suiv.

Cockshutt, William F., *Brantford.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4701, 4717 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5671 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5976.
Antigonish, édifice public, (sub.) 898 et suiv.
Brantford: population, (observ. sur int. Bergeron) 227; service postal, amélioration, (int.) 230.
Budget: exposé budgétaire, débat, 9151 et suiv.
Chatham, salle d'armes, (sub.) 1620 et suiv.
Commerce, marques frauduleuses, application de la loi y relative, (sub.) 1794 et suiv.
Commission des chemins de fer, destitution et pension des juges appelés à la présider, en comité sur bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, 1683 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2527.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6308.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1899.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 345 et suiv., 1207 et suiv., 1874 et suiv.; 3e l., 1952; amendement, 1952-53, rejeté sur division, 1966.
Graminées, graines de, exportation, (int.) 954.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur motion Hughes) 2463.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2766.
Indiens: écoles dans Provinces maritimes, Ontario et Québec, (sub.) 241.
Intercolonial, tarifs, (débat sur rép. de l'honorable M. Emmerson à observ. Taylor) 6259 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6951 et suiv.
Milice : corps permanents, recrutement, (int.) 6105.
Montmorency, quai, (sub.) 7018 et suiv.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1635.
Salle d'armes, construction, (sub.) 1729 et suiv.
Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1794 et suiv.
Tarif : projet de résolution Fielding le modifiant, (débat en comité) 9198 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5711, (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5839 et suiv.
Trèfle, graines de, exportation, (int.) 954.

Conmee, James, *Baie du Tonnerre et Rivière René.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69), art. 12, 8719.
Compagnie dite "Ontario and Minnesota Power Company", bill (n° 86) y relatif, amendements du Sénat, (mot. pour adop.) 10040.

Costigan, Hon. John, *Victoria, N.-B.*

Chemin de fer Transcontinental National, tracé, études dans Madawaska, (int.) 5810.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américan, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1904.
"Winding Ledges Power and Boom Company", bill (n° 101) la constituant en corporation, 1ère l., 2202; 2e l., 2399; correspondance contre ce bill, (mot. pour doc.) 9922.

Crawford, John, *Portage-la-Prairie.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4726 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5683.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9625.
Lac Manitoba, défense d'y faire la pêche en été, (mot. pour doc.) 9922.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6905 et suiv.
Tarif: projet de résol. Fielding le modifiant. (débat en comité) 9206 et suiv.

Crocket, Oswald S., *York, N.-B.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4652 et suiv.
Chemin de fer Canada-Oriental, achat, employés et recettes, (mot. pour doc.) 767; acquisition et prise de possession, (mot. pour doc.) 4931.
Engrais, falsification, répression, (sub.) 1802.
Fredericton, N.-B., édifice militaire, salle d'exercice, construction, (int.) 762.
Harvey, percepteur des douanes à, (int.) 9921.
Intercolonial : chef de gare à Fredericton, destitution et remplacement, (int.) 110; rapports contre lui, (mot. pour doc.) 202, 729; (sub.): améliorations, etc., à Moncton, 2036 et suiv.; agrandissements à Memramcook, 2068; (sub.). 2305, tariffs, (débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Taylor) 4250 et suiv.; tarifs, (débat sur observ. Taylor) 6726 et suiv.
Milice, (sub.): pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9341.
Navires de l'Etat, réparations en 1904, coût, (int.) 1408.
Pêche: pêche avec rets à enclos dans l'île Manitouline, permis accordés à T. H. Jackman, (mot. pour doc.) 1458.
Postes: service extérieur, appointements, etc., (sub.) 177 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9653.
Woodstock, terrain pour salle d'armes, (int.) 5041; champ de tir, achat, (int.) 5253.

Daniel, John W., *Saint-Jean, ville.*

Académie des Arts, (sub.) 7397.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134), en comité, 6104.
Bois: mesurage, (sub.) 7395.
Budget: exposé budgétaire, débat, 9193 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4343 et suiv.

Daniel, John W.—*Suite.*

Chemin de fer Transcontinental National, (sub.): études, construction, dépenses, 2401 et suiv.
Collège militaire royal, traitement, (en comité sur projet de résolution de sir F. Borden) 7122 et suiv.; (sub.) 7160 et suiv.
Commission des chemins de fer, destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolution) 581.
Commission des transports, rapport, (int.) 765; rapport concernant le port de Saint-Jean, N.-B., (mot. pour doc.) 9922.
Denrées, inspection: appointements et dépenses, (sub.) 7386.
Dépêches, transport entre Saint-Jean et Saint-Martin, N.-B., (int.) 2887.
Dipper-Harbour, brise-lames, construction, (int.) 953.
Dragage, (sub.): nouvel outillage, 7045.
Dragueurs, réparations (sub.) 7043 et suiv.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6297 et suiv.
Fitzsimmons, Jane-Marie, bill (n° 130) pour lui faire droit, en comité, 6513.
Hôpitaux de marine, Provinces maritimes, (sub.) 2795.
Hygiène publique, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2404 et suiv.
Immigration, agents et employés, appointements, (sub.) 9453-9457 et suiv.
Importations : du Royaume-Uni au Canada, en 1902-1903 et en 1903-1904, (int.) 281.
Industrie laitière, (sub.) 7095 et suiv., 7172.
Intercolonial: achats de charbon, (int.) 951; (sub.): 2326 et suiv.; horaire, modification quant au rapide de Saint-Jean, (int.) 6978, 6980.
Livres généalogiques du bétail, bill (n° 148), en comité, 6053.
Milice, (sub.): solde et allocations, 436; troupe permanente, effectif porté à 5,000, (en comité sur projet de résol. Borden) 7143; milice active, réduction de l'effectif, (débat sur observ. Borden) 7155; munitions de réserve, fabrication à l'arsenal fédéral, (sub.) 7168 et suiv.; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9347.
Miscou, port, quai, (sub.) 7668.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2751 et suiv.
Pêcheries : commission d'enquête à ce sujet, (débat sur observ. Ganong) 6479 et suiv.
Postes : service extérieur, appointements, etc., 174; service des dépêches, 189 et suiv.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2404 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 662 et suiv.
Richibouctou, édifice public, somme due à l'entrepreneur, (sub.) 6963.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, (sub.) 1097; maison des immigrants, (sub.) 1098; quarantaine, Ile-aux-Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1100; salle d'exercice, (sub.) 7672.
Signaux sous-marins, appareils, (sub.) 2985.
Steamers, (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 903; service entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 943; entre Saint-Jean et Digby, 945; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 947; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7334 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2722 et suiv.
Tarif: projet de résolutions Fielding le modifiant, (débat en comité) 9199, 9211.

Daniel, John W.—*Suite.*
Tarif de faveur, importations sous l'empire du, (int.) 159.
Transports, commission des, rapport, (mot. pour doc.) 2702.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1417 et suiv.
Yukon, (sub.): dépenses diverses, y compris honoraires et appointements des fonctionnaires attachés à l'administration de la justice, 143; police fédérale, 144.

Demers, Louis Philippe, *Saint-Jean et Iberville.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l., du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 3573 et suiv.; bill (n° 69) 3e l., 9054 et suiv.
Association catholique de bienfaisance mutuelle du Canada, bill (n° 93) concernant le grand conseil de l', en comité, 2879 et suiv.
Canada Car Company, à responsabilité limitée, bill (n° 16) concernant certains brevets de la, 1ère l., 333; 2e l., 434.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 316.
Compagnie dite "Gold Medal Manufacturing Company", bill (n° 102) relatif à un brevet lui appartenant, en comité, 3522.
Effront, Jean, bill (n° 33) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère l., 516; 2e l., 609; en comité et 3e l., 1833.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7515 et suiv.
Goodwin Car Company, bill (n° 17) concernant certains brevets de la, 1ère l., 333; 2e l., 434.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, services d'un sténographe pour prendre dépositions, (motion) 8731.
Poisson, pris dans la baie de Missisquoi et la rivière Richelieu, défense de l'importer dans l'Etat de New-York, (observ.), débat, 6318 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9654.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 757.

Derbyshire, Daniel, *Brockville.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2 l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5316 et suiv.
Chemin de fer de Brockville, Westport et Nord-Ouest, bill (n° 94) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 2824.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2191.
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2529.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6304 et suiv.
Immigration, (sub.): agences, dépenses casuelles, frais généraux, employés surnuméraires, 7887 et suiv.
Intercolonial: tarifs, (débat sur observ. Taylor) 6727.
Postes: dépenses casuelles, (sub.) 6374.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8422 et suiv.
Terrebonne, quai et abords, (sub.) 7559.

Desjardins, Samuel, *Terrebonne.*
Indiens de Doncaster, suppression de leur réserve, (int.) 7993.
Industrie laitière, classification des produits laitiers destinés à l'exportation, (int.) 7991.
Tison, R. Aimé, employé à l'Imprimerie de l'Etat, (int.) 6612

Devlin, E. B., *Wright.*
Chemin de fer interprovincial et de la baie James, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 2e l., 7020; comité et 3e l., 7218.

Dyment, Albert Edward, *Algoma-est.*
Chemin de fer "Algoma Copper Range", bill (n° 60) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1294; 2e l., 1396; en comité et 3e l., 3718.
Chemin de fer Central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 116) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 3522; en comité et 3e l., 6748.
Chemin de fer de Manitouline et de la Rive-Nord, bill (n° 114) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2883; en comité et 3e l., 6748; amendement du Sénat, 7798.
Chemins de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest, bill (n° 113) concernant la compagnie des, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 5252.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9965.
Silver-Water, quai, (sub.) 9821.
Stokes-Bay, quai, (sub.) 9822.

Elson, Peter, *Middlesex-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5222 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill n° 7) y relatif, 1959.
London, ancienne salle d'exercice, vente, (int.) 8583.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6830, 6856.

Emmerson, Hon. Henry R., *Westmoreland.*
Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur motion McKenzie pour adop.) 5127 et suiv.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (débat sur int. et observ. Foster) 69.
Bassin de Cornwall, dragage, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (rép. à int. Pringle) 614.
Burritt's-Rapids, gardien de l'écluse, (rép. à int. Reid) 8583.
Canal de Beauharnois, force hydraulique, affermage, correspondance à ce sujet, (rép. à int. Bergeron) 1568; réparation, (sub.) 6440.
Canal de Carillon à Grenville, (sub.), jetées de dérivation, 6437.
Canal de Chambly, (sub.) : ponceaux, île Sainte-Thérèse et ferme Deneau, 6433; débarcadère de Saint-Ours, 6434; pour fortifier digues, 9595; pour macadamiser chemin, 9595.
Canal de Cornwall : emploi d'ouvriers supplémentaires, (rép. à int. Pringle) 111; dragage, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Pringle) 717 ; agrandissement, (sub.) 1272 ; pour remplir espace entre écluses, (sub.) 1557; forces hydrauliques, havre (rép. à int. Broder) 4930 ; dragage à la tête du canal, (sub.) 6420; appareil à bétonner, 6430; pavement entre écluses, 9598.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Canal des Galops, agrandissement,(sub.) 1272; pour arrêter fuite, 1555; enlèvement de battures en aval de l'écluse n° 28, (sub.) 9570.

Canal de Lachine, (sub.): machines pour ateliers, 1293; installation électrique, 1293; pont, avenue Atwater, 1294; reconstruction du quai en aval de l'écluse, 1480; reconstruction du mur, bassin n° 2, 1480; force hydraulique de la Côte Saint-Paul, bail (rép. à int. Monk) 3482, 5253; agrandissements et améliorations, 6425; bassin n° 2, 6430; coursier de décharge, paiement à l'entrepreneur Hénault, 6431; conduite d'eau de l'usine, 6431; portes d'écluse, suspension, 6432; pavage de la rue Mill, 6433; réparations, 6439; pont sur la rue Atwater, construction, à qui entreprise adjugée, (rép. à int. Monk) 7420, 7588; appareils électriques, (sub.) 9570, murs du bassin Saint-Gabriel, n° 1, (sub.) 9595.

Canal Murray, reconstruction de caissons, (sub.) 1558.

Canal de la Pointe-Farran, (sub.) : éclairage, 6440-6441.

Canal Rideau, extension, (sub.) 1391.

Canal de Saint-Ours, nouvelles jetées et estacades, (sub.) 1563.

Canal de Saint-Pierre, (sub.) dragage, 6435, réparations, 6440.

Canal du Sault Sainte-Marie, dragage, adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Pringle) 615; construction, (sub.) 1392, 1466.

Canal de Soulanges, réparations générales, y compris bateau à gazoline, (int.) 1480; pont en acier à l'usine, (sub.) 6421.

Canal de la Trent, études topographiques, rapports, (rép. à int. Ward) 159; réclamation de James Clark, (rép. à mot. Ward pour doc.) 1455; construction, (sub.) 1479, 1538; améliorations, (sub.) 1562; destitution de James Ritchie, inspecteur, (rép. à mot. Foster pour doc.) 5722; (sub.): plans, dommages, etc., (sub.) 6423; écluse de Peterborough, abaissement du radier, 6434, nouvelle digue, 6435; réclamation Matthews, dommages, 6435; pour compléter écluses, 9570; barrages, expertise, 9593; pont sur anse MacLaren, 9596.

Canal Welland : emploi d'ouvriers supplémentaires, (rép. à int. Lancaster) 472; creusage, coût, etc., (rép. à int. Pringle) 614; creusage entre Port-Colborne et Thorold, (sub.): 1284, 1316; éclairage électrique, et usine, (sub.) 1283; enlèvement d'obstructions et autres travaux d'amélioration, (sub.) 1284 ; enlèvement de piles centrales et construction de ponts, (sub.) 1286; travaux, (sub.) 1559 ; mur de soutènement, construction, (sub.) 1562; loyer de chutes d'eau, (rép. à mot. German pour doc.) 2194; grand bief, dragage, (sub.) 6422; indemnité à S. Vanderburg, (sub.) 6438; écluse n° 1, abaissement de l'entrée, (sub.) 6441; éclairage électrique, (sub.) 9594.

Canaux : études et inspection, (sub.) 1572; appointements du personnel, et réparations, (sub.) 1612.

Canaux de Williamsburg, monte-charge et pompe à vapeur, achat, (sub.) 1557.

Canaux de Williamsburg et de Cornwall, forces hydrauliques, baux, (rép. à int. Brodeur) 4930.

Carillon, passe migratoire, (rép. à int. Perley) 2158.

Carter, feu C. J., gratification à sa famille, (sub.) 2281.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Charbon: employé par le Gouvernement, (rép. à int. Barker) 2290; transport gratuit sur l'Intercolonial, (rép. à int. Kemp) 2291.

Charlottetown, gare, construction, (rép. à int. Martin) 61, (mot. Martin pour doc.) 202, 4930, (rép. à mot. Martin pour doc.) 4931.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 306; relevés et inspections, (sub.) 1584; statistiques et aide aux écritures, (sub.) 1585.

Chemins de fer, chaire des, à l'Université McGill, (sub.) 9598.

Chemins de fer et Canaux, (sub.): ministère, secrétaire du ministère et premier commis, 96; commis de première classe, 96; commis de seconde classe, 96; commis de seconde classe cadette, 97; dépenses casuelles, 97; bill (n° 53) modifiant la loi relative au ministère, 1ère l., 855; 2e l., et comité, 1747; 3e l., 1888; rapport du ministère, (dépôt) 949; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 1572; statistiques de chemins de fer, y compris aide aux écritures, (sub.) 1585; appointements: commis surnuméraires, copistes, messagers, ingénieurs, dessinateurs, (sub.) 1586; frais judiciaires, (sub.) 1586; commis surnuméraires, appointements, (sub.) 6439; dépenses dans chaque province, (rép. à mot. Martin pour doc.) 4931; nouveau sous-ministre, (rép. à int. Borden) 9902; ministère, nominations, promotions et augmentation d'appointements, 9277-81-82; appointements, 9599; supplément pour ouvrage de surcroît, 9600.

Chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, subvention, pour payer réclamations, etc., (rép. à int. Ames 2158.

Chemin de fer de la baie James, tracé, plan, (rép. à int. Grant.) 2290.

Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand-Tronc, (rép. à int. Haggart) 2793 et suiv.

Chemin de fer Canada-Oriental, achat, employés et recettes, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 768 et suiv., 4931; (rép. à observ. Reid) 2010, (rép. à observ. Ingram) 2016 et suiv.

Chemins de fer de l'Etat, changement de rails, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2161; bill (n° 132) modifiant la loi relative aux chemins de fer de l'Etat, 1ère l., 4306, 4319; en comité, 6267 et suiv., 7754; 3e l., 7755.

Chemin de fer du Grand-Tronc: doublement de la voie, proportion du coût de cet ouvrage, (sub.) 2282; bill (n° 45), en comité, 4000 et suiv., 4277 et suiv.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard: embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, coût et frais de justice, (rép. à int. Maclean) 110; (sub.): 2132; dépenses jusqu'au 1er janvier 1903, 2133; travaux à faire, ponts, gares, etc., (rép. à int. Martin) 198, 279; embranchement de Stanley-Bridge, (rép. à int. Martin) 280; combien payé pour dommages, etc., de 1894 à 1905, (rép. à mot. Kemp pour doc.) 401 ; études préliminaires, (rép. à int. Lefurgey) 615; (sub.): nouvelles installations à Charlottetown, 2118; gare maritime d'Halifax, creusage et pétardement, 2120; embranchement de Murray-Harbour, livraison par les entrepreneurs, balance à eux due, (rép. à int. Maclean) 2159; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 222, 2304, 8902; amélioration du service d'eau, 2268; embranchement de Cardigan au pont Montague, 2268; améliorations à

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Summerside, 2274; embranchement sur pont de la rivière Vernon, 2275; pour pourvoir le matériel roulant de l'attelage "M.C.B.", 2275; freins et signaux pneumatiques, Westinghouse, 2276 ; nouvelles installations à Kensington, 2276, à Georgetown, 2277; logement du chef de gare à Freetown, 2278; logement du chef de gare à Bloomfield, 6570; prolongement le long de la voie à Charlottetown, 6571; expropriation de terrains, (dépôt de doc.) 8731; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, 9702; agrandissement des installations à Georgetown, 9706.

Chemin de fer de Madoc à Eldorado, subvention, à qui payée ? (rép. à int. Northrup) 7419.

Chemin de fer du Père-Marquette, plaintes contre compagnie du, correspondance y relative, (rép. à mot. Ingram pour doc.) 8100.

Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5861 et suiv., 6092 et suiv.

Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149), en comité, 9556 et suiv.

Chemin de fer de Stanley-Bridge, réclamations contre, pour dommages, (rép. à int. Martin) 612.

Chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick, acquisition par le Gouvernement, (rép. à int. Ganong) 610.

Chemin de fer Transcontinental National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (rép. à int. Foster) 239; commission de construction, personnel, nomination et appointements, (rép. à int. Foster) 715, 719; employés aux opérations du tracé, nombre, noms, domiciles, salaires, (rép. à int. Gervais) 716; tracé à l'ouest de Winnipeg, dans le Manitoba, plan soumis au Gouvernement, (rép. à int. Roche) 763; plan ou plans indiquant divers terminus dans l'Ouest, (rép. à mot. Boyce pour doc.) 958, (rép. à int. Boyce) 1202; plans des gares terminales, (rép. à mot. Boyce pour doc.) débat, 2931 et suiv.; tracé, études y relatives, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2101; études, construction, dépenses, (sub.): 2380, 2400; travaux d'exploration, (rép. à int. Sloan) 3125; tracé, études dans Madawaska, (rép. à int. Costigan) 5810; tracé, approbation, (rép. à int. Boyce) 6267; commission de construction, (mot. pour émission d'un ordre de la Chambre demandant dépôt) 6443, rapport déposé, 6481; (sub.): dépenses de la commission, 6565; études, construction et autres dépenses, 7665; 9710, 9718; têtes de ligne, droits de passage, 9719; construction, etc., (rép. à int. Foster) 10006.

Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8512 et suiv., 8845.

Chenal du Nord, creusage, et construction d'un barrage, (sub.) 1282.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4393.

Commission des chemins de fer, dépenses, nombre de décisions par elle rendues, (rép. à int. Monk) 619; personnel, (rép. à int. Foster) 715; date de première séance de la commission, traitement payé à chaque commissaire, et autres frais, (rép. à int. Blain) 718; personnel, et fonctionnement, (sub.) 1589, 1607; travaux accomplis pendant dernier exercice, compte rendu, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 2099; rapport de la commission, dépôt, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 6264, (rép. à mot. Blain pour doc.) 6267, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 6365 et suiv.

Dépêches, transport, service rapide canadien, (débat sur observ. Mackenzie) 10005 et suiv.

Edifices publics dans les villes de pas plus de 5,000 âmes, crédits votés pour leur construction, loyer, etc., (rép. à mot. Foster pour doc.) 1662-63; 5792.

Fleuve Saint-Laurent, pont de glace en aval de Morrisburg, danger d'inondation, (rép. à observ. Broder) 731; dragage, (sub.) 6420.

Foin : transport gratuit sur l'Intercolonial, (rép. à int. Kemp) 60; (rép. à int. Roche) 113; transport par l'Intercolonial, réduction des prix, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 171, 960, 1662-63.

Fort-Lawrence, jetée, construction, (rép. à int. Borden) 5158.

"Galena Oil Company", (rép. à int. Armtrong), 2354.

Gamebridge, inspection de chemins de fer de, rapport, (rép. à mot. Foster pour doc.) 8192.

Greece's-Point, piliers de dérivation, réparations, (sub.) 1463; phare, construction, (sub.) 1563.

Grenville, quai, reconstruction, (sub.) 1563.

Ile du Prince-Edouard, service postal entre l'île et la terre ferme, interruption, retards, (rép. à int. Lefurgey) 1832; subvention additionnelle du gouvernement fédéral, (mot. Martin pour doc.) 3319, 4930; (rép.), 4931.

Inondation, dommages, (sub.) 1393.

Intercolonial, (sub.): chef de gare à Fredericton, destitution et remplacement, (rép. à int. Crocket) 111; transport gratuit du foin, (rép. à int. Roche) 113; transport du foin, réduction des prix, correspondance à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 171, 960, 1662; chef de gare de Fredericton, destitution et remplacement, (rép. à int. Crocket) 111, rapports contre lui, (rép. à mot. Crocket pour doc.) 202, 729; combien payé pour dommages, etc., de 1894 à 1905, (rép. à mot. Kemp pour doc.) 401; inspecteur du combustible, (rép. à int. Foster) 471; recettes et dépenses, (rép. à int. Foster) 718; service de la Nouvelle-Ecosse, interruption par tempête,(rép. à observ. Borden), 726, 760; achats de charbon, (rép. à int. Daniel) 951; employés, ingérence dans élection de 1904, (rép. à int. Fowler) 1198; F. B. Chapman, emploi, (rép. à int. Foster) 1401; administration de l'Intercolonial, exposé annuel, 1970 et suiv., 1976 et suiv.; (sub.): travaux d'agrandissement à Sydney, 1998; frais de premier établissement, terrains, dommages, etc., 1998; pour renforcer ponts, 1998; transport du grain à Halifax, par l'Intercolonial, (rép. à observ. Maclean) 2005; le crédit destiné aux ponts comprend-il ceux du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard et du chemin de fer de l'Est du Canada ? (rép. à int. Ingram) 2008-2009; permis de circulation sur Intercolonial, à accorder aux membres du conseil législatif de la province de Québec, (rép. à int. Gervais) 2009; détournement du trafic de l'Intercolonial, (rép. à int. Taylor) 2018; poisson frais, transporté de Boston ou de Portland à Montréal, devrait y être transporté directement par l'Intercolonial, (rép. à observ. Gervais) 2019; doublement de certaines parties de la voie, (sub.) 2020, 2021 ; déviation de ligne à Mitchell, 2028; améliorations, etc., à Moncton, 2035; à Drummond-

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

ville, 2049; à Antigonish, 2056; à Newcastle, 2056; à Campbellton, 2058; déviation de la voie publique pour suppression d'un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, 2059; gare à Saint-Moïse, 2066; agrandissements à Memramcook, 2067 ; passage souterrain à Saint-Fabien, 2070; embranchement à la Rivière-Ouelle, 2071; travaux d'agrandissement à la gare d'Amherst, 2073 ; sémaphores et gares, 2076; matériel roulant, 2077, 2131; amélioration de tracé sur la ligne, 2078; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 2078; rails et pièces d'éclissage en acier, 2079, 2132; agrandissements et installations à Halifax, 2125; outillage, combien dépensé à compte du capital, à cette fin, (rép. à int. Chisholm) 2159; transport gratuit du charbon, (rép. à int. Kemp) 2159; doublement de la voie entre Saint-Lambert et Belœil, proportion d'intérêt sur le coût de cet ouvrage, (sub.) 2282; (sub.): 2305; droit de libre parcours de l'Intercolonial et autres chemins de fer de l'Etat, sur le Canada-Atlantique, (voir "chemin de fer", (bill n° 132, lettre C) 4306 ; achat de rails, (rép. à mot. Foster pour doc.) 5722 ; tarifs de l'Intercolonial, (rép. à observ. Taylor) débat, 6240, 6724; (sub.): agrandissements, voies de garage, etc., le long de la ligne, 6565, 6566, 6569; nouvelles machines pour construction de locomotives et de wagons, 6565; pour faire disparaître deux passages à niveau près de Dorchester, N.-B., 6565, 6569; horaire, impression en français, (rép. à int. Paquet) 6977; modification quant au rapide de Saint-Jean, (rép. à int. Daniel) 6978, 6980; crédit général, (sub.) 7612; pensions aux employés, (rép. à int. Macdonell) 9505; (sub.): frais d'exploitation, 9601; pour renforcer ponts, 9601; remise à locomotives, Rivière-du-Loup, 9606; agrandissements à Saint-Jean, 9607; à Pictou, 9607; à Sainte-Flavie, 9607; à Truro, 9608; à Moncton, 9608; à Halifax, 9609; double voie à certains endroits, 9607; (sub.): matériel roulant, 9701, 9721; agrandissements et facilités d'accès le long de la ligne, 9701; embranchement d'Indiantown à Blackville, 9701.

Joliette, tracé de chemin de fer dans le comté de, travaux d'ingénieurs, (rép. à int. Monk) 1405, 2160.

Kentville, camp de milice, (sur observ. Hughes) 6810.

Lac Hay, baisse des eaux, (rép. à int. Hughes) 1479.

Pêcheries: commission d'enquête à ce sujet, (débat sur observ. Ganong) 6481.

Pont du sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1341.

Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1319, 1342 et suiv.; travaux d'amélioration à l'entrée du port, (sub.) 1283.

Postes: retard dans service des dépêches entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, (rép. à int. Maclean) 2304.

Rapide des Galops, parachèvement du chenal, (sub.) 1282.

Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9576.

Rivière Morell, pont, construction, (rép. à int. Martin) 5159.

Ryan, Heber W., emploi sur les chemins de fer de l'Etat, (rép. à int. Ganong) 4578.

Saint-Pierre, I.P.-E., brise-lames, travaux, (rép. à int. Martin) 5158.

Emmerson, Hon. H. R.—*Suite.*

Sackville, gare, construction, (rép. à int. Fowler) 5254.

Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9501 et suiv.

Sorel, pont sur le Richelieu, paiement, rapports, etc., (rép. à mot. Foster pour doc.) 8462.

Steamer "Scotia", rapports au sujet de ses ingénieurs, (rép. à int. Borden) 8585.

Steamer "Virginian", traversée rapide, (observ.) 9494.

Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6515 et suiv.

Téléphone: service municipal à Port-Arthur et Fort-William, requête pour le relier aux stations du Pacifique-Canadien, (rép. à int. Boyce) 621, 1451 et suiv.; 2304.

Transports: chaire des chemins de fer à l'Université McGill, fondation, (sub.) 9598.

Travail: département du, (sub.) 7679.

Woodhill, Seymour, emploi sur Intercolonial, (rép. à int. Barker) 2291.

Ethier, Joseph Arthur C., *Deux-Montagnes.*

Débats, comité, 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (motion demandant adoption), débat, 10025 et suiv.; (motion retirée) 10033, 10034.

Fielding, Hon. William Stevens, *Shelburne et Queen, N.-E.*

Académie des Arts, (sub.) 7397.

Agences commerciales, (sub.) 9252.

"Agnès-Donahoe", voilier, saisi par le gouvernement de l'Uruguay, (rép. à observ. Borden) 6237 et suiv.

Alberta, nouvelle province, bill (n° 69) ayant pour objet de l'organiser; modification de ce bill, racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (observ.) 2140; ordonnances et autres documents, (dépôt) 2950, autres documents, (rép. à int. Foster) 2950; (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3094 et suiv., vote, procès-verbal, (débat sur observ. McIntyre) 5551 et suiv.; subventions à l'Alberta, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 5555, (en comité sur projet de résolution Laurier) 5600; en comité sur bill (n° 69) art. 2 à 15, 5853 et suiv.; idem, art. 6 et art. 12 à 20, 5941, 6003; art. 15 à 23, 6219 et suiv.; reprise de la discussion, (rép. à int. Borden) 6880; bill (n° 70) Saskatchewan, conditions financières, en comité sur projet de résolutions, 8911; Alberta et Saskatchewan, traitements à accorder aux lieutenants-gouverneurs. (en comité sur projet de résolution) 9248; bill (n° 193) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 9248.

Anciens ministres ayant fait partie du cabinet, pensions, (mot. pour comité sur projet de résolutions) 9926; en comité, 9957; bill (n° 203), 1ère l., 9964; 2e l. et comité, 10015; 3e l., 10020.

Archibald, W. P., appointements, (sub.) 6864.

Ascension, fête, ajournement, (mot.) 6975.

Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134) la constituant en corporation, en comité, 6102.

Assurances et santé publique, bill (n° 200) concernant inspecteur et préposé général, 2e l., 9913.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*

Atlas électoral, nouvelle édition, (sub.) 7050.
Auditeur général : rapport, dépôt, (rép. à int. Wilson) 2363, (rép. à int. Borden) 4396; bureau, appointements, (sub.) 6864; avis et services professionnels, (sub.) 9840; retraite, (rép. à int. Borden) 9996.
Audition des comptes publics, acte de l', modification, (rép. à int. Foster) 2289, (rép. à int. Bergeron) 6239; institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9859, 9864 et suiv.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Grant) 6881; route de la Pointe-à-Baril, améliorations, (sub.) 7041.
Banques: amendement à la loi y relative, inspection par l'Etat, (rép. à int. Bergeron) 6239; bill (n° 181) modifiant la loi des banques), (augmentation du nombre de directeurs) 1ère l., 7816; 2e l. et comité, 8897; 3e l., 8898.
Banques autorisées : dividendes impayés, balances de dépôts non réclamées, (rapport) 7333.
Banque canadienne du Commerce, pour compenser services, (sub.) 9839.
Banque des Citoyens du Canada, bill (n° 133) y relatif, en comité, 6101.
Banque des Cultivateurs du Canada, bill (n° 124) y relatif, en comité, 4819; amendements du Sénat, (adoptés) 6748.
Banque de Yarmouth, N.-E., poursuite et enquête, (débat sur int. Foster) 9915.
Barry's-Bay, quai, (sub.) 7026.
Billets fédéraux, impression, émission et rachat, (sub.) 6379; impression en français, (rép. à int. Paquet) 6977.
Blind-River, dragage, (sub.) 7023.
Bouées : service des bouées, dépenses, (sub.) 6784 et suiv.
Bracebridge : bassin de radoub, surintendant, (rép. à int. Wright) 6794.
Budget : exposé budgétaire, quand le ministre des Finances le fera-t-il ? (rép. à int. Foster) 2098, 2871, 7258, (rép. à int. Borden) 5041; exposé budgétaire, (débat) 9101 et suiv.; pas attendre fin des sessions pour déposer budgets, (débat sur observ. Foster) 9306 et suiv.; crédits, exercice 1905 et 1906, (projet de résolution les demandant) 10024; bill accordant ces sommes à Sa Majesté, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 10024, 10025.
Câble du Pacifique, exploitation, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7398.
Cacouna, quai, (rép. à int. Bergeron) 7254.
"Canadian Mining Institute", allocation, (sub.) 7406.
Canadiens en détresse à l'étranger, (sub.) 7406.
Canal Rideau, (sub.) 7043.
Canaux, célébration de leur mise en exploitation, au Sault Sainte-Marie, (sub.) 9846.
Cartes géographiques : nouvelles cartes à l'atlas électoral, (sub.) 6865.
Chambre des Communes: somme à voter pour payer les employés, (sub.) 6400; atmosphère de la Chambre, (rép. à observ. Taylor) 7994.
Champlain, monument à sa mémoire, à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 9555.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106), en comité, 5095.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4312 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4329 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, en comité, 7799, 7852 et suiv.; 3e l., 8045.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, frais d'exploitation, (sub.) 7054.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du; en comité, 5086 et suiv., 6091 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149), en comité, 9564 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2109; plans des gares terminales, (débat sur mot. Boyce pour doc.) 2949; construction, etc., arrangements, (rép. à int. Barker) 2887.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7789 et suiv.
Collingwood: bassin de radoub, soumissions, (rép. à int. Bennett) 6710 et suiv., subvention aux entrepreneurs, (rép. à int. Bennett) 6794; quai, construction, (observ.) 6794; port, dragage, (sub.) 7032.
Colombie-Anglaise: édifices publics, améliorations, etc., (sub.) 6878.
Commerce, ministère, dépenses casuelles, (sub.) 9249.
Commission géologique, sommaire de son rapport, (sub.) 9846.
Commission internationale des voies d'eaux limitrophes, (sub.) 7047.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 49) y relatif, en comité, 2875 et suiv.
Compagnie d'assurance d'Ontario, contre l'incendie, bill (n° 105) la constituant en corporation, (en comité) 2882 et suiv.
Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108) la constituant en corporation, en comité, 4810 et suiv.
Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond, contre l'incendie, bill (n° 103) y relatif, en comité, 3190.
Compagnie d'assurance la "Souveraine", contre l'incendie, bill (n° 26) la constituant en corporation, en comité, 1834.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3300 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité 2828 et suiv.
Compagnie dite "Ideal Manufacturing Company", bill (n° 166), amendements, (mot.) 8582.
Compagnie dite "Imperial Guarantee and Accident Insurance Company of Canada", bill (n° 98) la constituant en corporation, en comité, 2881.
Compagnie dite "Title Gurantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3771 et suiv., 4800 et suiv.
Comptes publics: comité, à quand la prochaine séance ? (rép. à int. Bergeron) 7259; enquête concernant comptes publics, frais, (sub.) 9840.
Conseil de la Trésorerie, meilleure entente avec le bureau d'audition, mesures prises par le Gouvernement à cette fin, (rép. à int. Lennox) 2024.
Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse, six juges au lieu de sept, vacance, (rép. à int. Borden) 5330.
Damen, William A., brevets, bill (n° 129) y relatif, amendements, (mot.) 8582.
Débats, comité, 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10033.
Denrées, inspection, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 9840, 9905 et suiv.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Dépêches, transport, service rapide canadien, (débat sur observ. Mackenzie) 10002 et suiv.
Dépêches imprévues en général, (sub.) 7055.
Dimanche: repos du, loi y relative, frais d'appel à la cour suprême, (sub.) 6865.
"Dominion Annuity Company", bill (n° 82) la constituant en corporation, en comité, 2877 et suiv.
Douanes, bill (n° 190) modifiant la loi de 1897, y relative, 1ère l., 9212 ; 2e l. et comité, 9984; 3e l., 9992.
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7000.
Dragage, (sub.) 7043; nouvel outillage, 7045.
Dragueurs, (sub.): réparations, 7043; nouveau dragueur à l'Ile du Prince-Edouard, 7044.
Echantillons, inspection, (sub.) 7054.
Edifices publics en général, (sub.) amendement, 6967; loyers, 6967; combustible, etc., 6972; mécaniciens, chauffeurs, gardiens, etc., 6973.
Emprunts temporaires et permanents, (rép. à int. Kemp) 5042.
Fête Victoria, (mot. pour ajournement à ce sujet) 6519.
Ficelle d'engerbage, fabrication, (rép. à int. Clare) 2433.
Finances, ministère, (sub.): appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6399 et suiv.; nominations et augmentation d'appointements, 9276.
Fort-Lawrence, débarcadère, somme due aux entrepreneurs, (sub.) 6989.
Fort-William, port et rivière, dragage, (sub.) 7053.
Frude's-Point, quai, (sub.) 9805.
"Gazette du Canada", (sub.) 6866.
Gestion, frais, (sub.) 8900.
Glace-Bay, améliorations, (sub.) 9800.
Glissoirs, (sub.) 7043.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6377; aide aux écritures, (sub.) 9269.
Grande rivière, dragage, (sub.) 7026.
Grosse-Ile, quarantaine, (sub.) 6878.
Haileybury, quai, (sub.) 7040.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, en comité, 7857 et suiv.
Honora, quai, (sub.) 7040.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2773.
Immigration: marché avec la "North Atlantic Trading Company", immigration des molokaus, (rép. à int. Borden) 8371; (sub.) agents et employés, appointements, (sub.) 9992; amendement Foster, (affaire Nixon) 9545, 9993; importation d'immigrants, marché avec la "North Atlantic Trading Company" à cette fin, rescision, (débat sur amendement Osler) 9670 et suiv.
Impressions, frais, (sub.) 7054; (sub.) 6866.
Imprimerie de l'Etat, nouvel outillage, (sub.) 9839.
Indiens, (sub.): Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6660 et suiv.
Intercolonial : pensions de retraite pour les vieux employés, (rép. à int. Macdonell) 2600, 9244; frais d'exploitation, (sub.) 7054; crédit général, (sub.) 7644 et suiv.; proposition de rachat de cette ligne ou de libre parcours sur icelle par le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, (rép. à int. Maclean) 9496 ; matériel roulant, (sub.) débat, 9736 et suiv.
Japon, relations commerciales du Canada avec ce pays, (rép. à int. Foster) 7998.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9966.
Justice, (sub.): frais d'administration, 6864; frais de déplacement des juges des territoires du Nord-Ouest, 6364; affaire Martineau, frais, 6866.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6307 et suiv.
Lac Porter, chenal, (sub.) 9807 et suiv.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement, (sub.) 6989.
Listes d'électeurs: reliquat de frais des listes ayant servi à l'élection de 1904, (sub.) 6865; du Manitoba, système défectueux, (dépôt sur observ. Greenway) 6945 et suiv.; listes d'électeurs pour l'élection de 1904, préparation, (sub.) 7050.
Little-Current, chenal du nord, améliorations, (sub.) 7040.
London : salle d'exercice et dépôt d'armes, (sub.) 6875.
Maclean, M. W. F., député de York-sud, a-t-il démissionné pour se présenter dans London ? (rép. à int. Lavergne) 6520.
Marble-Mountain, quai, (sub.) 9803.
Marchandises canadiennes, boycottage au Japon, (rép. à observ. Barker) 6795.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.): augmentation d'appointements, 9268.
Melfort, Sask., service postal à, (rép. à observ. Borden) 10013.
Messages de Son Excellence, crédits supplémentaires, communication et motion pour renvoi au comité des subsides, 8927; crédits supplémentaires, 6293, 9609.
Météorologie: transfert de ce service à Ottawa, (rép. à int. Foster) 10013, (rép. à int. Borden) 10024.
Monnaies: hôtel des, coût, frais d'exploitation, etc., (rép. à int. Foster) 2284, 2430; monnaies américaines, circulation au Canada, (rép. à int. Bickerdike) 3125, rép. à int. Bergeron) 6239, 8990.
Montmorency, quai, améliorations, (sub.) 7003.
"Mutual Reserve", poursuites intentées contre elle, (rép. à int. Martin) 2437.
Nettoyage, (rép. à int. Martin) 6400.
Ottawa, édifices public, (sub.): service téléphonique, 6964; réparations, ameublement, etc., 6965; chauffage, salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, 6965; préposés aux ascenseurs, 6966; terrasse, 6966; enlèvement de la neige, 6973; voûte de la trésorerie, 6975.
Ottawa, cité, bill (n° 180) modifiant la loi y relative, 1ère l., 7816; 2e l. et comité, 8395; 3e l., 8897.
Owen-Sound, port, dragage, (sub.) 7039.
Peterborough, dragage, (sub.) 7040.
Petite-Rivière, améliorations, quai, (sub.) 9804.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9781 et suiv.
Pierreville, quai, (sub.) 7021.
Point-Edward, Ont., dragage, (sub.) 7021.
Ports et rivières, (sub.): Ontario, 6872; Nouvelle-Ecosse, (sub.) 7386 et suiv.
Ports, rivières et ponts, Québec, (sub.) 7021.
Port-Arthur, port et rivière, dragage, (sub.) 7053.
Port-Hawkesbury, quai, (sub.) 6988.
Premier ministre, augmentation de son traitement, (mot. pour comité sur projet de résolution) 9925; en comité, 9950; bill (n° 201), 1ère l., 9951; 2e l., comité et 3e l., 10014.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Québec, (sub.): port, améliorations, 6868.
Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8889 et suiv.
Richibouctou, N.-B., édifice public, (sub.) 6874, somme due à l'entrepreneur, (sub.) 6963.
Rideau-Hall, (sub.): enlèvement de la neige, 6973; entretien, réparations, etc., 6974.
Rivière Châteauguay, dragage, (sub.) 6998.
Rivière du Lièvre, barrage au Petit-Rapide, (sub.) 6990.
Rivière Ottawa, ponts à Ottawa, (sub.) 7043.
Rivière Saint-Maurice, dragage, (sub.) 7002.
Saint-Alphonse de Bagotville, quai, (sub.) 7021.
Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) ayant pour objet de l'organiser; modification de ce bill, racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (observ.) 2140; ordonnances et autres documents, (dépôt) 2950, autres documents, (rép. à int. Foster) 2950.
Sault Sainte-Marie, port, améliorations, (sub.) 7034.
Secrétariat d'Etat, appointements, (sub.) 6378; nominations et augmentation d'appointements, (sub.) 9286 et suiv.
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 6759 et suiv.
Sénat et Chambre des Communes, indemnité sessionnelle, augmentation, (comité sur projet de résol.) 9954 et suiv.
Service civil: examens, frais supplémentaires, (sub.) 6378.
Sorel, brise-glaces, (sub.) 6992.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6379, 9268.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 7400 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Halifax, Saint-Jean et Yarmouth, (sub.) 7054; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7335; entre Dalhousie ou Campbellton et le bassin de Gaspé, 9841; entre Port-Essington et les îles de la reine Charlotte, 9841; entre Québec et Blanc-Sablon, 9841 : entre Newcastle, Niguac et Escumac, 9846; entre le Canada et le Mexique, 9847, 9904; entre Saint-Jean et ou Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud, 8900; entre Saint-Jean et les ports du bassin des Mines et le bassin de Cumberland, 8901.
Steamer "Scout", réparations, (sub.) 6784 et suiv.
Tarif: projet de résolutions le modifiant, (débat en comité) 9198 et suiv.; enquête concernant opération du, frais, (sub.) 9838.
Télégraphes, (sub.): ligne de Qu'Appelle-Edmonton-Moosejaw, 7047; ligne d'Ottawa-Ashcroft-Dawson, 7049 ; surintendance des télégraphes, services spéciaux de M. J. C. Taché, 7050; ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7778 et suiv.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6516 et suiv., 6747.
Téléphones, comité des, traduction des témoignages rendus devant lui, (sub.) 9846.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5819 et suiv.; subvention au Gouvernement, (sub.) 9847.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6350 et suiv.
Toronto: nouveau bureau de poste, (rép. à int. Macdonell) 6984.
Transports, commission des, dépenses, (rép. à int. Borden) 9904.

Fielding, Hon. W. S.—*Suite.*
Travaux publics, ministère, (sub.) ingénieur en chef, rétribution, 6867; bureau de l'ingénieur en chef, appointements, 7048 ; (sub.) nomination et augmentation d'appointements, 9287.
Whitby, port, dragage, (sub.) 7033.

Finlay, John, *Peterborough-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69), art. 12, 8078 et suiv.
Collingwood, dock public, soumissions, (observ. sur int. Bennett) 6721.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1899.
Montmorency, quai, (sub.) 7016 et suiv.
Postes: dépenses casuelles, (sub.) 6375.

Finlayson, Duncan, *Richmond.*
Anse-Bourgeois, quai, (sub.) 9804.

Fisher, Hon. Sydney Arthur, *Brome.*
Acadiens, données historiques, compilation, (sub.) 1913.
Agriculture : ministère, (sub.): sous-ministre, 94; six premiers commis, 94; huit commis de première classe, 95 ; quinze commis de seconde classe, 95 ; vingt-cinq commis de seconde classe, 95 ; trois commis de troisième classe, 95 ; dépenses casuelles, aides aux écritures et autres, 96; divers, 96; impression et papeterie, 96; comices agricoles dans la province de Québec, convocation sous les auspices des cercles agricoles, (rép. à int. Worthington) 282 ; rapport annuel du ministère, (dépot) 337 ; section des fruits, maintien, (rép. à int. Martin) 399 ; inspecteurs des fruits, combien nommés, (rép. à int. Taylor) 614 ; sociétés d'agriculture, (sub.) 1911; hygiène publique, (sub.) 1925; appointements et dépenses casuelles dans districts organisés, (sub.) 1925.
Agriculture, ministère, (sub.): nominations, promotions et augmentation d'appointements, 9269-70-71-72-73-74; cartes géographiques postales, gravure, 9276.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4604 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2 à 15, 5880 et suiv.
Archives, (sub.) 1905, 6819; rapport annuel, (dépôt) 6976, (sub.) 7071.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur observ. Lennox) 475.
Beurre, pesage, (rép. à int. Walsh) 9099.
Brevets : "Bulletin des Brevets", (sub.) 1533 et suiv.
Congrès international des américanistes, réception à Québec, (sub.) 9846.
Dépêches : transport entre Lake-Ramsay et New-Ross, (rép. à int. Lancaster) 9921.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.)1925.
Elevage, (sub.) 7085.
Emballage et vente de certaines denrées, (mot. pour comité sur projet de résol.) 705 et suiv.; en comité, 770 et suiv.; 2516 et suiv.; bill (n° 121) modifiant le ch. 26 de la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 2544 ; 2e l. et comité, 2951; 3e l., 2960; bill (n° 155), idem, 6107 et suiv.

Fisher, Hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Exposition du Dominion à New-Westminster, (sub.) 9832.
Exposition de Saint-Louis, emploi de N. J. Gillis, (rép. à int. McLean) 3482.
Expositions, (sub.) 1914, somme supplémentaire, (sub.) 6401 et suiv.
Facer Solid Steel Car Wheel Company, bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, en comité, 1397.
Fermes d'expérimentation, (sub. 6294 et suiv., 9833 ; rapports et bulletins, impression et distribution, (sub.) 7080 et suiv.
Franchise postale, les députés devraient y avoir droit durant quelques jours après les sessions, (rép. à observ. Clements) 9612.
Fromage, pesage, (rép. à int. Walsh) 9099.
Fruits: inspecteurs, combien nommés, (rép. à int. Taylor) 614 ; marque des fruits, condamnations pour infractions à la loi y relative, (rép. à int. Guna) 3125; culture des fruits, (sub.) 7085.
Fumigation, stations de, (sub.) 1914.
Grains : inspection, bill (n° 174) modifiant la loi y relative, 1ère l., 7586; 2e l. et comité, 9613; 3e l., 9626.
Graines de semence, inspection et vente, (mot. pour comité sur projet de résol.) 53; bill (n° 7) y relatif, 1ère l., 67 ; 2e l. et comité, 337; en comité, 1207, 1869; 3e l., 1952-70; amendements du Sénat, 7754.
Grey, F. W., appointements, (sub.) 6819.
Grosse-Ile, service d'un vapeur, (sub.) 1921.
Horticulteurs fruitiers de Niagara, association des, correspondance, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 9613.
Hygiène publique, (sub.) : appointements et dépenses casuelles, 2404 et suiv.; hygiène des animaux, 2412; hygiène publique, (sub.) 1925; loi d'hygiène publique relative aux travaux publics, (sub.) 1929.
Industrie laitière, (sub.) 7085, 7093, 7171 ; classification des produits laitiers destinés à l'exportation, (rép. à int. Desjardins) 7991.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 1919.
Inverness, N.-E., receveur de la poste, (rép. à int. Lancaster) 9099.
Japon : relations commerciales du Canada avec ce pays, (rép. à int. Foster) 8093.
Livre généalogique des races bovines, établissement au Canada, (rép. à int. Martin) 1933, 2284.
Livres généalogiques relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 1ère l., 5197; 2e l., 5697, 6049; en comité, 6049; 3e l., 6053; livres généalogiques du bétail, réunion en un seul livre à Ottawa, (sub.) 6820.
Laiterie, (sub.) 7085.
Lazaret de Tracadie, (sub.) 1929.
Main-d'œuvre étrangère : importation et déportation d'ouvriers étrangers, (rép. à observ. Foster) 7675 et suiv.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4094 et suiv.
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2221.
Markstay, receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Broder) 7254.
Milice: corps permanents, recrutement, (rép. à int. Fisher) 6105.
Pêcheries: gardiens dans Dorchester, (rép. à int. Lawrence) 6107.

Fisher, Hon. Sydney Arthur.—*Suite.*
Petit lac des Esclaves, (rép. à int. MacCarthy) 7175.
Photographies, droit de propriété sur, amendement de la loi y relative, (rép. à int. Ames) 1933.
Postes: règlements relatifs aux bureaux de poste, infractions, (rép. à int. Barr) 7116; service des postes, (sub.) 9834, 9995.
Produits alimentaires, (sub.) 7085.
Produits agricoles, (sub.) 7085.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6830, 7064.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2404 et suiv.
Recensement, vol. II, (dépôt) 51; recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 53; 2e l. et comité, 653 et suiv.; en comité, 1060, 1118, 1528; 3e l., 1570; fin des travaux, personnel et frais, (rép. à int. Pringle) 613; recensement et statistique, frais, paiement, (mot. pour comité sur projet de résolution) 858, 1034; recensement et statistique, bill (n° 163) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6232; 2e l. et comité, 8987; 3e l., 9098; recensement quinquennal du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, (sub.) 9833.
Saint-Boniface, hôpital, (sub.) 1930, (rép. à int. Wilson) 2422.
Semences, amélioration, (sub.) 7085.
Séparateurs centrifuges: pétition pour loi confirmant droits d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples relativement à certains brevets d'amélioration, (rép. à mot. Calvert pour lecture, réception, etc.) 6697.
Service frigorifique: (débat sur observ. Armstrong) 8386, 8392 et suiv.
Sociétés d'agriculture, (sub.) 1911.
Statistique criminelle, préparation, (sub.) 1535.
Statistique générale, (sub.) 1909 et suiv.: augmentation d'appointements de M. E. H. Saint-Denis, (sub.) 6406.
Steamers, (sub.) service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 907 et suiv.; compartiments frigorifiques, (rép. à int. Armstrong) 2885; steamers transatlantiques, données thermographiques prises à bord, (dépôt) 7173.
Télégraphe à l'Ile du Prince-Edouard, tarif, (rép. à int. Lefurgey) 112.
Terres fédérales dans les territoires du Nord-Ouest, arpentées et délimitées, valeur par mille et par acre, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1455.
Tuberculose: moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1433; association canadienne ayant pour objet de la combattre, allocation, (sub.) 7407.
Vétérinaires inspecteurs, employés en 1902, 1903 et 1904, pour prévenir épizooties, (rép. à int. Clements) 2022.
William's-Head, service d'un vapeur, (sub.) 1924.
Winnipeg, hôpital, (sub.) 1930, (rép. à int. Wilson) 2422.

Fitzpatrick, Hon. Charles, *comté de Québec.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, (débat sur observ. Schaffner) 2677; (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5436 et suiv.; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution) 5579 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5723 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5842-75; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5936; idem, art. 15 à

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*

23, 6054 et suiv., 6111 et suiv., 6176-6214 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2, 15 et 16, 7271, 7287 et suiv.; explication de l'article 16; idem. art. 12, 7917 et suiv.; 8280 et suiv.; art. 12 et annexe, 8340 et suiv.; amendement à l'art. 24, 8360, 8363 ; à l'art. 15, 8360 ; à l'art. 20, 8361; idem. art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8434 et suiv.; art. 15 et 16, 8463, 8487, 8525 et suiv.; art. 12, 8589-94, 8609-17, 8708; art. 2, 8730-31; art. 2, 15, 20 et 24, 8812-37-40 et suiv.; amendement à l'art. 20, 8840; amendement à l'art. 24, 8734; bill (n° 70) Saskatchewan, en comité, 8912 et suiv., amendement à l'art. 4, 8912; adopté, 8913; amendement à l'art. 5, 8913; adopté, 8913; amendement à l'art. 12, 8913; motion pour adoption de l'annexe B, 8913; amendement à l'art. 15, 8971, adopté, 8972 ; amendement à l'art. 16, suppression et remplacement de cet article, 8972, adopté 8972; amendements aux art. 18, 19 et 20, adoptés, 8973; 8974; bill (n° 69), 3e l., 9019 et suiv.; voies publiques et allocations pour voies publiques, bill (n° 195), en comité, 9749.

Anciens ministres, pensions, (comité sur projet de résol.) 9962 et suiv.

Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (débat sur int. et observ. Foster) 69; bill (n° 199) modifiant loi y relative, 9495; 2e et 3e l., 9496; comité et 3e l., 9751.

Arbitrage entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc, (rép. à mot. Foster pour doc.) 171.

Assurances, inspecteurs des, et santé publique, préposé général de la, bill (n° 200) les concernant, 1ère l., 9912; 2e l., 9913, 9914 ; comité et 3e l., 9914.

Biens-fonds, bill (n° 162) modifiant l'acte des titres de, en comité, 9300.

Bills (nos 177, 178, 179, 182, 183 et 185), (observ. sur mot. Johnston pour 2e l.) 8286.

Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9423-9431 et suiv.

Bryson, ponts et abords, (sub.) 7757.

Castonguay, A. B., renvoyé de la police fédérale et employé au dép. de la Marine et des Pêcheries, (rép. à int. Hughes) 5811.

Cens électoral, bill (n° 52) modifiant la loi y relative, 1ère l., 856; 2e l. et comité, 2207; comité et 3e l., 9415.

Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7452 et suiv.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 325; (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 328; mise aux voix et adoptée, 330-331; en comité, 1860, 3338 et suiv., 3363; bill (n° 36), idem, juges présidents de la commission des chemins de fer (voir commission des chemins de fer, lettre C); bill modifiant de nouveau la loi de 1903 relative aux chemins de fer de l'Etat, retiré, 6230.

Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, en comité, 4364 et suiv.

Chemin de fer Canadien du Pacifique, terres, exemption de taxes, interprétation de la clause y relative, (rép. à int. Lake) 764.

Chemins de fer et Canaux, ministère, bill (n° 53) modifiant la loi y relative, en comité, 1748 et suiv.

Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) concernant la compagnie du, (amendements du Sénat) 7798.

Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4315 et suiv.; en comité, 6272 et suiv.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*

Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4331 et suiv.; appel au Conseil Privé, acte 4, Edouard VII, ch. 31, (rép. à int. Lennox) 9297.

Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, en comité, 7794 et suiv.) 7799, 7853 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8844 et suiv.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4386 et suiv.

Colombie-Anglaise—véto sur actes de la législature, (rép. à int. Smith) 198.

Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider,(mot. pour comité sur projet de résolutions) 334, débat, 516 et suiv.; bill (n° 36) basé sur ledit projet et ayant pour objet de modifier la loi de 1903 relative aux chemins de fer, 1ère l., 607; 2e l., 779; en comité, 1665, 1884; amendement Lennox, 1884, mis aux voix et rejeté, 1886-87; 3e l., 1888.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2654, 3301 et suiv.

Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, (amendement du Sénat) 7857.

Compagnie dite " Title Guarantee and Trust Company ", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 4803.

Cour de l'Echiquier: appointements, augmentations, (sub.) 131; bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, 1ère l., 1032; 2e l. et comité, 1460 et suiv.; en comité, 2201, 3319 et suiv.

Cour suprême du Canada, appointements, augmentations, (sub.) 130.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, six juges au lieu de sept, vacance, (rép. à int. Borden) 5330.

Dimanche, repos du, (rép. à int. Sproule) 8863.

Douanes, ministère, (sub.): dix-neuf commis de seconde classe cadette, 90.

Edmonton, prison. (sub.) 9908.

Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7497 et suiv.

Elections fédérales contestées, bill (n° 159) y relatif, 1ère l., 6232; 2e l. et comité, 8982; 3e l., 9098.

Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 772 et suiv.

Extraditions à Montréal, (rép. à int. Bergeron) 4060; extradition Gaynor et Greene, récusation de M. Ulric Lafontaine, commissaire, (rép. à int. Bergeron) 4060.

Femmes, peine du fouet contre batteurs de, etc., pétition pour amender code pénal à cette fin, (rép. à int. Ames) 617.

Ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston, achat de la matière première, fabrication et vente, (rép. à int. Foster) 503.

Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2583 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 376 et suiv., 1871 et suiv.

Immigration, agents et employés, appointements, (sub.) 9453 et suiv.

Journaux, comptes rendus à sensation, (rép. à observ. Lavergne) 3368.

Juges, (sub.) : frais de déplacement et dépenses des juges au Manitoba, dans la Colombie-Anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, 127 ; juge de la cour de comté

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
du district n° 7, Nouvelle-Ecosse, pour compléter son traitement, 129; frais de déplacement des juges du territoire du Yukon, 131; nomination d'un juge de la cour de comté dans la Colombie-Anglaise, (rép. à int. Sproule) 399; nouveau juge à Trois-Rivières, traitement, 9906 ; juge du district d'Atlin, allocation de subsistance, 9907; deux nouveaux juges de la Cour suprême des territoires du Nord-Ouest, 9907; juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (mot. pour comité sur projet de résolutions) 9927; en comité, 9964; bill (n° 204) 1ère l., 9983 ; 2e l. et comité, 10016; 3e l., 10021.
Juges des cours suprême et d'échiquier, augmentation de leurs traitements, (mot. pour comité sur projet de résolutions) 9929 ; en comité, 9985 ; bill (n° 205) 1ère l., 9984 ; 2e l., comité et 3e l., 10019-20.
Justice, ministère, (sub.) : appointements, 73; neuf commis de première classe, 74; cinq commis de seconde classe, 74; trois commis de seconde classe cadette, augmentations, 74; secrétaire particulier du ministre, allocation, 74; secrétaire particulier du solliciteur général, 74; deux messagers, 75; dépenses casuelles, impression et papeterie, divers, 75 ; administration de la justice, dépenses diverses, y compris les territoires du Nord-Ouest, 105, 127 ; salle d'audience et bureaux à Prince-Albert, 129 ; Yukon, shérif Eilbeck, emploi, (int. Bergeron) 131, congé, (int. Fowler) 132; Yukon, (sub.): allocations de subsistance au personnel de la cour territoriale, etc., 138 ; entretien des détenus, 140; témoins, jurés et interprètes, indemnités et frais, 141; livres de droit et papeterie pour l'usage des magistrats, des avocats et du personnel des tribunaux, 141; dépenses diverses, y compris honoraires et appointements des employés attachés à l'administration de la justice, 143; police fédérale, 143; bibliothécaire du palais de justice, (rép. à int. Bergeron) 141 ; rapport du ministère, (dépôt) 285.
Kentville, champ de tir, (rép. à int. Borden) 7755; cibles, enquête, frais, (rép. à mot. Hughes pour rapport) 8908 ; achat d'un champ de tir, (explication) 9930 et suiv.
Kéwatin, district, bill (n° 158) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6232 ; retiré, 8366.
Lewis, Edward Norman, député, bill (n° 142) pour lui faire droit, 1ère l., 4671 ; en comité, 5257; 3e l., 5258.
Loi de la preuve, bill la modifiant, retiré. 9291.
Mackenzie, district, bill (n° 157) y relatif, 1ère l., 6231-32; retiré, 8366.
Magistrature : vacance dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse, de la province de Québec, de la Colombie-Anglaise, de l'Ontario et du Manitoba, (rép. à int. Borden) 7590, 8190 et suiv.
Main-d'œuvre étrangère, loi y relative déclarée inconstitutionnelle par le juge Anglin. (rép. à int. Smith) 8336.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4081-4135; 4165 et suiv.
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2215; bill (n° 147) modifiant loi les concernant, 2e l. et comité 7605 et suiv.
Martineau, affaire, (rép. à int. Foster) 117.

Fitzpatrick, Hon. Charles—*Suite.*
Métis, scrips, enquête, (rép. à int. Foster) 9950.
Milice : ministère, appointements, (sub.) affaire Martineau, (rép, à int. Foster) 117 ; armes, champs de tir, habillements, etc., achat, (sub.) 9910.
Montmorency, mur de revêtement longeant le port, (sub.) 7472.
Montréal, édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1176.
Naturalisation, bill (n° 184) modifiant la loi y relative, 1ère l., 8091 ; 2e l. et comité, 8894, 8898 ; 3e l., 8900.
Owen, David Thomas, brevets, bill (n° 177), en comité, 8858 et suiv.
Pénitenciers, (sub.) : dépenses générales, 485; Kingston, 498 ; Saint-Vincent de Paul, 501; Dorchester 502; Manitoba, 502.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, paiement à W. A. Duncan, employé, (sub.) 9908.
Pilotage, circonscription de Québec, bill (n° 171) y relatif; 2e l. et comité, 7610.
Plaines d'Abraham, achat et location par le Gouvernement, (rép. à int. Bergeron) 455.
Police fédérale, rapport du commissaire, (dépôt) 55.
Postes : service extérieur, dépenses diverses, (sub.) 206 ; fraudes au bureau de poste de Montréal, affaire Bissonnette-Thibault, (rép, à int. Ames) 206.
Prendergast, juge, condamnation de Gosselin et Hamlin au pénitencier pour vol de chevaux, (rép. à int. Lake) 1934.
Prisons, (sub.) : Régina, 502 ; Prince-Albert, 502 ; Edmonton, 503.
Québec, (province) : crise politique, (rép. à int. Léonard) 788, 861.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1002 et suiv.
Sénat et Chambre des Communes, indemnité sessionnelle de leurs membres, augmentation, (mot. pour comité sur projet de résolution (9925; en comité, 9951; bill (n° 202), 1ère l., 9957; 2e l. et comité, 10014; 3e l., 10015.
Statuts fédéraux, refonte des, (rép. à int. Borden et Macdonell) 779-780 ; (sub.) 7402 et suiv.; refonte, paiements, (sub.) 8879.
Steamers, (sub.) service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 993 et suiv.; entre Québec et Natashquan, 1011 et suiv.
Stoney-Mountain, gratification à l'école publique de, (sub.) 9907.
Sud-Africain, concessions minières refusées à des Canadiens, (rép. à observ. Macdonell) 9754.
Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1761.
Territoires du Nord-Ouest : constitution en provinces, impression du bill à cette fin, retard, (rép. à int. Foster) 1745, (rép. à int. Haggart) 1833 ; représentation, bill (n° 156) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6173 ; en comité, 8982 et suiv.; 3e l., 9098 ; bill (n°160) relatif aux Territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 6232 ; 2e l., 8976, 8977 ; en comité, 8977 et suiv.; 3e l., 9626.
Timbres de commerce : décision à ce sujet, (rép. à int. Monk) 7176 ; bill (n° 196) modifiant le code criminel de 1892 à ce sujet, 1ère l., 9291 ; 2e l. et comité, 9629 et suiv., amendements, 9643, 9653, adoptés, 9654 ; amendement Guthrie, 9654, adopté, 9655 ; 3e l., 9745, 9747.
Travaux publics, bill (n° 51) concernant l'adjudication des, 1ère l., 856 ; 2e l., et comité, 1745 ; 3e l., 1888.

Fitzpatrick, Hon. Charles.—*Suite.*

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 741 et suiv., 1853 et suiv.

Yukon : qui en est le gouverneur actuel ? (rép. à int. Foster) 139 ; représentation, retard dans publication du résultat de l'élection de 1904, (rép. à observ. Northrup) 473 ; retard dans l'ouverture des boîtes de scrutin, même élection, (rép. à observ. Borden) 1033.

Forget, Rodolphe, *Charlevoix.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n°70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden, 5326.

Salmon, capitaine R., commissaire des sinistres maritimes, enquête sur collision du "Canada" avec le "Cap-Breton", démission, (débat sur mot. Ames pour doc.) 414.

Foster, Hon. George Eulas, *Toronto-nord.*

Accise, (sub: préposés et inspecteur, appointements, augmentations, 1753; service de répression des fraudes, 1763; frais de route, location, chauffage, papeterie, etc., 1764.

Administration, frais généraux, (sub.) 70.

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 21.

Affaires indiennes, (sub.): appointements McArthur et Biggar, 7062, 7074.

Agriculture, ministère, (sub.): sous-ministre, 94; huit commis de première classe, 95; quinze commis de seconde classe, 95; vingt-cinq commis de seconde classe, 95; aides aux écritures et autres, 96; impression et papeterie, divers, 96; nominations, promotions et augmentation d'appointements, 9269-70-71-72-73-74; cartes géographiques postales, gravure, 9276.

Alberta, province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son organisation, 1ère l., (débat): 1494, 1497; à quand la 2e lecture ? (int.) 2114.

Alberta et Saskatchewan, provinces: bills (n° 69 et n° 70) les créant et pourvoyant à leur organisation; modification de ces bills, racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (observ.) 2140; présentation de ces bills sans que l'hon. M. Sifton ait été consulté, (débat sur observ. Borden) 2372; création de ces nouvelles provinces, (débat sur observ. Schaffner) 2664, dépôt de documents, (int.) 2950; demande de renseignements, 3206; bill (n° 69), débat sur mot. Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden, 3484, et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5607 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2 à 15, 5856 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 15, 5948; idem, art. 15 à 23, 6055 et suiv., 6143 et suiv., 6214-26 et suiv.; idem, art. 2, 15 et 16, 7280-7294 et suiv.; idem, art. 12 (délimitation des comtés) 7902 et suiv., 7998 et suiv., 8107 et suiv., 8211, 8212, 8218 et suiv.

Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1766 et suiv.

Antigonish, édifice public, (sub.) 884 et suiv., 1067 et suiv.

Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int. et observ.) débat, 69.

Arbitrage entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc, (mot. pour doc.) 171.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*

Archives, bâtiment des, construction, (sub.) 629 et suiv.; archives, (sub.) 7071 et suiv.

Arsenal fédéral, (sub.) 465.

Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134) la constituant en corporation, en comité, 6102.

Auditeur général, rapport; dépôt, (int.) 52, 100, 205; bureau, appointements, (sub.) 78, 93.

Audition des comptes publics, acte de l', modification, (int.) 2289; institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9852 et suiv.

Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6628 et suiv.

Banff: chemins, ponts, etc., (sub.) 6560 et suiv.

Banque de Yarmouth, N.-E., poursuite et enquête, (int.) débat, 9914 et suiv.

Belleville, salle d'armes, (sub.) 1614 et suiv.

Bétail canadien, interdiction en Angleterre, débat sur observ. Lennox, 476.

Bibliothèque: livres, y compris frais de reliure, (sub.) 7100 et suiv.

Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 469.

Bois: permis d'en couper dans l'île Badgely, (int.) 471.

Bowmanville, édifice public, (sub.) 1616.

Brandon, salle d'exercice, (sub.) 1705.

Brantford, salle d'exercice, (sub.) 1616.

Brevets: "Bulletin des Brevets", (sub.) 1533 et suiv.

Bridgeburg, édifice public, (sub.) 1617.

Budget: dépôt, (int.) 59; exposé budgétaire, quand le ministre des Finances le fera-t-il? (int.) 2098, 2544, 2871, 7258; débat, 9130; pas attendre fin des sessions pour déposer budgets, (observ.), débat, 9302, 9318; amendement dans ce sens, 9306, retiré 9321.

Câble du Pacifique, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7435 et suiv.

Canadien, ((R. N. Walton, de Toronto,) arrêté aux Etats-Unis, (observ.) 4319.

Canal de Cornwall, pour remplir espace entre écluses, (sub.) 1557.

Canal Murray, reconstruction de caissons, (sub.) 1558 et suiv.

Canal de la Trent, construction, (sub.) 1552 et suiv.; destitution de James Ritchie, inspecteur de la maçonnerie, (mot. pour doc.) 2888, 4869, 5721.

Canal Welland, travaux, (sub.) 1559 et suiv.

Cartes géographiques du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6562 et suiv.

Canaux : études et inspection, (sub.) 1573 et suiv.; appointements du personnel, et réparations, (sub.) 1612 et suiv.; passage des vaisseaux, services des personnes y ayant travaillé, (sub.) 1613.

Canon du midi, service, (sub.) 125.

Canso, édifice public, (sub.) 1070 et suiv.

Chambre des Communes (sub.) : appointements, 249; augmentations et diminutions, 255; besogne de la Chambre, observ. sur mot. Laurier pour priorité des mesures du Gouvernement) 858 ; ventilation de la Chambre, (sur observ. Taylor) 8905; commission d'économie interne, comptes rendus de ses délibérations, (sur observ. Borden) 9293.

Chemins de fer et canaux, frais judiciaires y relatifs, (sub.) 1586 et suiv.; nominations, promotions et augmentations d'appointements, (sub.) 9278-82 ; ministère, (sub.) : commis de seconde classe cadette, 97 ; dé-

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
pertes casuelles, 97 ; supplément de salaire aux employés permanents, (sub.) 1613 ; bill (n° 53) modifiant la loi y relative, en comité, 1749 et suiv.
Chemin de fer du comté de Drummond, travaux, dépenses à compte du capital, (mot. Foster pour doc.) 2438 ; substitution de rails, dépenses sur cet embranchement, (mot. pour doc.) 4870, 5721-22.
Chemins de fer de l'Etat, changement de rails, (mot. pour doc.) 2160.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4326.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.): embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2229 et suiv.; embranchement de Cardigan au pont Montague, 2270 et suiv.; logement du chef de gare à Freetown, 2278 ; embranchement de Murray-Harbour, construction des diverses sections, fourniture de matériel roulant, (mot. pour doc.) 2438; logement du chef de gare à Bloomfield, 6570; prolongement de la voie le long de la grève à Charlottetown, 6571 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 6100.
Chemin de fer Transcontinental National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (int.) ; commission de construction, personnel, nomination et appointements, (int.) 715, 719 ; tracé, études y relatives, (mot. pour doc.) 2099 ; études, construction, dépenses, (sub.): 2380; plans des gares terminales, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 2933 et suiv. ; études, construction, etc., (sub.) 7063 ; terminus de Winnipeg, commodités, construction de la section de l'est, (mot. pour doc. et int.) 9762, 9763 ; correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 10035.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 9032 et suiv.
Chinois : application de la loi les concernant, (sub.) 7362 et suiv.
Collège militaire royal, traitements, (en comité sur projet de résolutions de sir F. Borden) 7124 et suiv.; (sub.) 7159 et suiv.
Commerce, ministère (sub.) 99 ; premier commis et comptable, 99 ; commis de seconde classe, 99 ; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 100; marques frauduleuses de commerce, application de la loi y relative, (sub.) 1775 et suiv.; ministère du Commerce, (sub.) 7377 et suiv.
Commis de session : crédit supplémentaire, (sub.) 6733 et suiv.
Commission des chemins de fer : démission de l'hon. M. Blair comme président, vacance non encore remplie, (débat sur explications de sir Wilfrid Laurier) 57; destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) débat, 516 et suiv., 548 et suiv., en comité sur bill n° 36, à ce sujet, 1687 et suiv.; personnel, (int.) 715 ; démission de l'hon. A. G. Blair, président de la commission, (mot. Foster pour doc.) 728 ; date de la nomination des commissaires et employés, appointements et loyer payés, (mot. pour doc.) 957 ; personnel, (int.) 715 ; personnel et fonctionnement, (sub.) 1599 et suiv., 1607 et suiv.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
Commission géologique, frais d'administration, (sub.) 126; explorations et études, impressions, livres, cartes, etc., (sub.) 9909.
Commission des transports, rapports, (int.) 337, 422.
Comités permanents, (observ. sur mot. Laurier pour amender rapport du comité spécial institué pour préparer liste des membres) 114.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 49) y relatif, en comité, 2875 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif en comite, 1973 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité 2872.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", marché pour importation d'immigrants, rescision, (débat sur amendement Osler) 9659 et suiv.
Compagnie dite "Ontario and Minnesota Power Company", bill (n° 86) y relatif, amendements du Sénat, (débat sur mot. Conmee pour adop.) 10042.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2145 et suiv.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3771 et suiv., 4799 et suiv.
Comptes publics, dépôt, (observ.) 100.
Conseil privé, bureau du, appointements, etc., (sub.) 72 et suiv.
Cour de l'Echiquier, appointements, augmentations, (sub.) 130.
Cour Suprême du Canada, appointements, augmentations, (sub.) 130.
Débats, publication, (sub.): ouvrage de surcroît, session de 1904, frais de rédaction de l'index analytique, 6730 et suiv.
Denrées, inspection: appointements et dépenses, (sub.) 7386 et suiv., 9905.
Départements en général, dépenses casuelles, (sub.) 125.
Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2174 et suiv.; transport entre Ashcroft et Caribou, (int.) 3791.
"Dominion Annuity Company", bill (n° 82) la constituant en corporation, en comité, 2877 et suiv.
Douanes, (sub.): ministère, appointements, 80; quinze commis de seconde classe, 81; dix-neuf commis de seconde classe cadette, 91; quatre commis de troisième classe, 91; secrétaires particuliers et aides, allocation, 91; appointements et dépenses casuelles, 270, 423, et bureaux de douanes, 423; inspection, répression de la contrebande, conseil des douanes, compilation des relevés statistiques relatifs aux importations et exportations, appointements et frais, 423 et suiv.; bill (n° 190) moidfiant loi des douanes, de 1897, comité, 9985 et suiv.
Ecoles séparées des diverses provinces, document à ce sujet, publication, (mot. pour doc.) 2098.
Edifices du Parlement, édifice de l'ouest, construction d'une aile, (sub.) 801 et suiv.
Edifices publics: soin et nettoyage, (sub.) 125 ; édifices publics dans villes de pas plus de 5,000 âmes, crédits votés pour construction; loyer, etc.; (mot. Foster pour doc.) 1457, 1662-63, 5792; édifices publics

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
dans villes de moins de 5,000 âmes, (mot. pour doc.) 4870.
Edifices publics du Nouveau-Brunswick, (sub.) 7442 et suiv.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7498 et suiv.
Elections au Manitoba, rapport des listes d'électeurs au greffier de la Couronne en chancellerie, retard, (int.) 1705, 1745.
Elevage, fruits, semences, produits alimentaires et autres, (sub.) 7090 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, débat sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 711 et suiv.
Esquimault, travaux de défense, (mot. pour doc.) 2438.
Explication de nature personnelle, cession de droits de M. Chaffey à M. Macdonald, 8100.
Exportations du Canada en 1904, (int.) 398.
Fer, acier, plomb et pétrole brut, primes, (sub.) 7374 et suiv.
Ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston, achat de la matière première, fabrication et vente, (int.) 503.
Finances, ministère, (sub.): appointements, 79; frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124; retour du ministre au pays, (int.) 337.
Foin: exportation, rapport principal, (mot. pour doc.) 2097.
Gamebridge, inspecteur de chemins de fer de, rapport, (mot. pour doc.) 8192.
Gaz et éclairage électrique, inspecteurs, appointements, (sub.) 1773 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest : bureau du contrôleur, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 79; bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 relative à la gendarmerie à cheval, en comité, 480 et suiv.
Glace-Bay, édifice public, (sub.) 1081 et suiv.
Glen-Ross, bureau de poste, fermeture, (int.) 1201.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, (sub.): appointements, 71; copistes et autres employés surnuméraires, 71 ; impression et papeterie, 72; divers, 72.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 361, 377 et suiv.
Greece's-Point, piliers de dérivation, réparations, (sub.) 1563 et suiv.
Grenville, quai, reconstruction, (sub.) 1563 et suiv.
Halifax, travaux de défense, (mot. pour doc.) 2438.
Haut commissaire à Londres, bureau, frais d'administration, appointements, (sub.) 125.
Hawkesbury, édifice public, (sub.) 1628.
Ile du Prince-Edouard, communications avec la terre ferme, (observ. sur int. Martin) 870 et suiv.; jetée ou brise-lames dans les environs de la Pointe-Carleton ou de Cap-Traverse, construction, (débat sur mot. Lefurgy pour doc.) 2923.
Immigration chinoise, application de la loi, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026 et suiv.; immigration des artisans, (observ.) 7590 ; agents et employés, appointements, (sub.) 9442 et suiv., 9525 et suiv., 9993, amendement, (affaire Nixon) 9532, 9993, rejeté, 9546, 9993.
Importations au Canada en 1904, (int.) 398.
Imprimerie de l'Etat et papeterie, service, appointements, (sub.) 78 ; nettoyage de l'Imprimerie de l'Etat, (sub.) 78.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
Indiens : Affaires indiennes, (sub.) appointements, 120 et suiv.; Ontario et Québec, assistance, soins médicaux et médicaments, 234 ; Provinces maritimes, Ontario et Québec, écoles, 237 ; Ontario et Québec, arpentage des réserves, 248 ; frais de justice en général, 249 ; affaires Buckshot et des Iroquois de Brantford, par qui le ministère public y fut-il représenté ?, (int.) 249.
Industrie laitière, (sub.) 7090, 7093 et suiv.
Intercolonial : recettes et dépenses, (int.) 718 ; transport du foin, réduction des prix, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 170 ; transport gratuit du foin, (mot. pour doc.) 294, 1662, 2702, 3702 ; inspecteur du combustible, (int.) 471 ; nouveaux fourgons et trucks, (mot. pour doc.) 770 ; F. B. Chapman, emploi, (int.) 1400 ; déviation de ligne à Mitchell, 2028 ; améliorations, etc., à Moncton, 2035 ; à Drummondville, 2049; passage souterrain près de Saint-Fabien, 2071 ; embranchement à la Rivière-Ouelle, 2071 ; travaux d'agrandissement à la gare d'Amherst, 2073 ; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 2078 ; rails et pièces d'éclissage en acier, 2079 et suiv.; (sub.) : 2312, 2346 et suiv.; compensation pour usage de wagons des autres lignes, et vice versa, (int.) 4822 ; achat de rails, (mot. pour doc.) 5722; agrandissements, voies de garage, etc., le long de la ligne, 6565, 6566 et suiv., 6569; frais d'administration, (sub.) 706.
Intérieur, ministère, (sub.) : deux arpenteurs, 119 et suiv.; affaires des Indiens, appointements, 120 et suiv.; absence du ministre, qui le remplace et quand sera-t-il de retour au pays, (int.) 337, 1204 ; appointements, (sub.) 7062 ; établissement d'un bureau par le ministre à Vancouver pendant la session, (observ.) 9546.
Japon, relations commerciales du Canada avec ce pays, (int.) 7998, 8093.
Juges, (sub.) : nouveau juge à Trois-Rivières, traitement, 9906 et suiv.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9967 et suiv.
Justice, ministère, (sub.): appointements, 73; trois commis de seconde classe cadette, 74; secrétaire particulier du Solliciteur général, 74; dépenses casuelles, impression et papeterie, divers, 75; dépenses diverses, y compris celles affectées aux territoires du Nord-Ouest, 128; frais de déplacement des juges ses des juges au Manitoba, dans la Colombie-Anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, 182; frais de déplacement des juges au Yukon, appointements et honoraires des fonctionnaires de la Justice, 135.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6797 et suiv.; achat d'un champ de tir, (débat sur explications Fitzpatrick) 9932 et suiv.
Lac Porter, chenal, (sub.) 9806 et suiv.
Législation scolaire depuis la confédération, brochure à ce sujet, (int.) 2432.
Livres généalogiques du bétail, réunion à Ottawa, (sub.) 6820.
London, nouveau magasin, (sub.) 1630.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4073 et suiv.
Marchandises canadiennes, boycottage au Japon, (sur observ. Borden) 6796.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.): dépenses casuelles, 2546 et suiv.; augmentation d'appointements, 9267.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2211; bill (n° 147) modifiant loi les concernant, 2e l. et comité, 7595 et suiv.
Messagers pendant la session, (sub.) 6750 et suiv.; un nouveau messager, (sub.) 6752 et suiv.
Météorologie : transfert de ce service à Ottawa, (int.) 9995, 10013.
Métis: scrips accordés aux Métis canadiens demeurant aux Etats-Unis, (observ.)6444, 6698; remise des titres aux Métis, certificats, (int.) 7060, 7177, 7527, 7589 ; (débat) 7822, enquête à ce sujet, instructions au juge Myers, (mot. pour doc.) 7900, 8191, 8368; lettre de M. Chaffee, 8368, 8370, 8372; émission des scrips aux Métis, (int.) 8191, 8790; enquête, nomination d'un conseil, (int.) 8732, 8906; certificats de terres, (dépôt, (mot. pour doc.) 9243; affaire Nixon, enquête, (int. et mot. pour doc.) 9291-9292; question des scrips, (mot. pour doc.) 9912; enquête sur scrips, (int.) 9950.
Milice, (sub.) : ministère, appointements, (sub.) 116; affaire Martineau, (int.) 116; solde et allocations, 434 et suiv.; conseil de la milice, institution, règlements et ordonnances de 1904, (int.) débat, 439 et suiv.; exercices annuels, 460; arsenal fédéral, 465; troupe permanente, effectif porté à 5,000, (observ. sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résol.) 7058.
Milice active, réduction de l'effectif (débat sur observ. Borden) 7155; solde et allocations, 6648; exercices annuels, 6648 et suiv.; transport, 6650; arsenal fédéral, appointements du lieut. col. Gaudet, 6650; bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., 7421; nominations et augmentation d'appointements, 9282-83; dépenses casuelles, 9284; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9326 et suiv., 9910; bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., 9396 et suiv.
Militaires de London employés à Niagara, article du "Citizen", débat sur observ. Hughes) 7416 et suiv.
Ministère, remplacement de l'hon. M. Sifton, (int.) 3572, remplacement de l'hon. M. Sutherland, (int.) 6174.
Monnaies: hôtel des, construction, (sub.) 634 et suiv.; coût, frais d'exploitation, etc,(int.) 2283, 2429; monnaies usées, seront-elles retirées de la circulation par le Gouvernement? (int.) 719.
Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 790 et suiv.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2747 et suiv.
Observatoire astronomique du Canada, appointements du personnel, (sub.) 9464 et suiv.
Orateur, élection de l', (rép. à mot. Laurier) 3.
Ottawa, édifices publics, (sub.): gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, 1740 et suiv.; service du téléphone, 1742; édifice du Parlement, agrandissement, (sub.) 9764 et suiv.
Pâques, ajournement, (int.) 4579.
Parrsboro', port, améliorations, (sub.) 9801; débarcarère, (sub.) 9801 et suiv.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales; Dorchester, 502.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9774 et suiv.
Pilotage, circonscription de Québec, bill (n° 171) y relatif, 2e l. et comité, 7607 et suiv.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
Poids et mesures, (sub.) appointements des officiers, inspecteurs et sous-inspecteurs, 1768 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 821 et suiv.; dragage: soumissions, (débat sur int. Bennett) 4589-90 et suiv., 4786.
Postes: ministère, (sub.): 98; dépenses casuelles, 98; pour arrêter comptes des déposants à la fin de l'exercice finissant le 30 juin 1905, 99; service extérieur, appointements, etc., 172 et suiv.; timbres-poste, cartes, enveloppes et bandes, fabrication, coût, (int.) 213; sacs aux dépêches, confection, (int.) 214; uniformes des facteurs, confection, (int.) 215 ; police secrète, (sub.) 218; (int.) 218; chaussures des facteurs, achat, (int.) 220; timbres oblitérants, loyer, (int.) 221; courrier dans districts ruraux, livraison à domicile, essai, (int.); service des postes, (sub.) amendement, 9995, rejeté, 9995.
Prisons, (sub.): Edmonton, 503 et suiv.
Quais, docks et jetées, combien et où construits depuis 1896, (int.) 2888; construction et recettes, (mot. pour doc.) 8368.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6841 et suiv., 7064 et suiv.
Québec, port, travaux d'amélioration, (sub.) 807 et suiv.; crise politique, mission de l'hon. M. Brodeur, (observ. sur int. Léonard) 861 et suiv.
Rapports: différents rapports des ministères, dépôt, (int.) 52.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 653 et suiv.
Red-Deer, palais de justice, maison d'arrêt et bureau des terres, (sub.) 1712.
Revenu de l'Intérieur, ministère, (sub.): sept commis de première classe, 92.
Saint-Jean, N.-B., maison des immigrants, sub.) 1098 ; quarantaine, Ile-aux-Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1101 et suiv.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1721 et suiv.
Sandwich, édifice public, (sub.) 1647 et suiv.
Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) la créant et pourvoyant à son organisation, etc. (Voir Alberta, lettre A.)
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de la, émission de lettres patentes en sa faveur, (int.) 8461, 8861.
Sauvetage, (sub.) 2738; sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1001 et suiv.
Secrétariat d'Etat, (sub.): deux premiers commis, 75; sept commis de première classe, 75; huit commis de seconde classe, 76; sept commis de seconde classe cadette, 76; aide aux écritures, 76.
Sénat : salaires et dépenses casuelles, (sub.) 7098 et suiv.
Sergent d'armes, (sub.) 6750. 6752 et suiv.
Service civil, traitements des examinateurs et autres dépenses, (sub.) 77.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1938 et suiv.
Sorel, pont sur la rivière Richelieu, paiement, (mot. pour doc.) 8288.
Souris, édifice public, (sub.) 1094.
Sous-receveur général, bureau du, (sub.) 9268 et suiv.
Statistique criminelle préparation, (sub.) 1535.
Steamers : service entre le Canada et le Mexique, (int. 67; sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 915 et suiv.; service entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 942; entre Vic-

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
toria et San-Francisco, 946; entre Grand-Manan et la terre ferme, 964; entre Saint-Jean et Halifax, viâ Yarmouth et les ports intermédiaires, 964; entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, 969; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie et Campbellton, 976 ; Port-Mulgrave, Canso, Guysborough, Margaree et Chéticamp, 979; entre Victoria, Vancouver, Skagway et l'île de Vancouver, 982; entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 983; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 989; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 992; entre Québec et Natashquan, 1011; entre Saint-Jean et ports du bassin des mines et celui de Cumberland, 1015; entre le Canada et le Sud-africain, 1017; entre le Canada et le Mexique, 7062 et suiv.; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7335; service entre le Canada et le Mexique, 9904 et suiv.; steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2718 et suiv.
Steamer "Montcalm", brise-glaces: renseignements au sujet de ce steamer, (int.) 4871.
Substances alimentaires et engrais, falsification, frais de répression, (sub.) 1775 et siuv.; 1788 et suiv.
Système métrique, achat d'étalons, (sub.) 1770 et suiv.
Tabac, industrie, du, (int.) 1754.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (int.) 3317, (débat sur observ. Boyce) 6333 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9643 et suiv.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5927 et suiv.
Terres fédérales: dans les territoires du Nord-Ouest, décrets du conseil et rapports du ministre en 1903 et 1904 autorisant vente ; combien vendues, (mot. pour doc.) 172 ; les terres fédérales sont-elles réservées aux colons seulement ? (int.) 2024 ; terres fédérales vendues au Nord-Ouest pendant dernier exercice, (int.) 2098 ; affermage de terres à pâturage au nord de la riviège Thompson, (int.) 2599 ; M. Nixon, agent des terres près de McLeod, détournements, démissiou, (observ.) 5841, 6175, 6238 ; plans, arpentages, dépenses casuelles, etc., 6542 et suiv.; M. Nixon, agent des terres près McLeod, détournements, démission, (observ.) 5841, 6175, 6238 ; débat, 8288 et suiv.; enquête, (int.) 8368, 8907 ; dépenses casuelles, publicité, appointements, (sub.) 9506 ; service extérieur, appointements, (sub.) 9467 et suiv.; terres boisées vendues ou louées depuis le 1er juillet 1896, (mot. pour doc.) 9922 ; affaire Nixon, deuxième enquête, renseignements, (observ.) 10010.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en provinces, bill à cette fin, (int.) 52, 276; impression du bill, retard, (int.) 1745 ; frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5707 et suiv.; (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5827 et suiv.; employés fédéraux, ingérence dans élections, (débat sur observ. Lake) 9943 et suiv.
Toronto : service météorologique, nouvel édifice, (int.) 1201; hôtel des postes, installation de tubes pneumatiques, soumissions demandées pour ces travaux, (int.) 5934, 6048.
Toronto-centre, nouvelle élection, bref, (int.) 3368.

Foster, Hon. George E.—*Suite.*
Traîtres, nichée de, accusation de sir Mackenzie Bowell, premier ministre, contre ses collègues, en janvier 1896, (débat sur observ. Mulock) 875 et suiv.
Travail : département du, (sub.) 7704 et suiv.
Travaux publics, (sub.) ministère, dépenses casuelles, 98 ; commis des travaux, appointements, 1715 et suiv.; (sub.) : 628 et suiv.; bill (n° 54) modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 857 ; documents concernant certains travaux, (mot. pour doc.) 9912.
Trésorerie, conscil de la, (sub.) : appointements, 79 ; frais d'administration, 123 ; dépenses casuelles, appointements, 124.
Turriff, J. G., emploi, (int.) 8460.
Yukon : qui en est le gouverneur actuel ? (int.) 139 ; entretien des détenus, (sub.) 140; police fédérale, (sub.) 143 ; service postal, état séparé, (observ. sur int. Sproule) 213; fonctionnaires de la poste, allocation de subsistance, (int.) 224 ; réformes à faire, au Yukon, (débat sur observ. Thompson) 7193 et suiv.

Fowler, George W., *King et Albert, N.-B.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (nos 69 et 70), en comité sur bill (n° 69), art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8438 et suiv.
Arsenal fédéral, (sub.) 464.
Baie Saint-Laurent, havre, (sub.) 7562.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 313.
Collège militaire royal, (sub.) 7158.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 559 et suiv.
Culloden, brise-lames, (sub.) 7566.
Dépêches : transport entre Kingston (King) et Jubilee-Station, (int.) 5254.
Digby, jetée, (sub.) 7567.
Eilbeck, M., shérif au Yukon, congé, (int.) 132.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7525 et suiv.
Fleuve Saint-Jean, quais construits par le gouvernement provincial le long de ce fleuve, (sub) 7671 et suiv.
Greece's-Point, piliers de dérivation, nouveau phare, (sub.) 1563 et suiv.
Grenville, quai, reconstruction, (sub.) 1563 et suiv.
Haut commissaire à Londres, bureau, frais d'administration, appointements, (sub.) 125.
Intercolonial, employés, ingérence dans l'élection générale de 1904, (int.) 1197.
Inverness, édifice public, (sub.) 1089.
Juges, (sub.) : frais de déplacement et dépenses des juges au Manitoba, dans la Colombie-Anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, 127 ; juge de la cour de comté du district n° 7, Nouvelle-Ecosse, pour compléter son traitement, 129 ; frais de déplacement des juges au Yukon, appointements et honoraires des fonctionnaires de la justice, 134.
Maccan, transport des dépêches, (int.) 196.
Martineau, affaire, (observ. sur int. Foster) 118.
Milice, (sub.) : conseil de la milice, institution, règlements et ordonnances de 1904, citation, (débat sur int. Foster) 439 et suiv.; 447; troupe permanente, effectif porté à

Fowler, George W.—*Suite.*

5,000, (en comité sur projet de résol. Borden) 7141 et suiv.; munitions de réserve, fabrication à l'arsenal fédéral, (sub.) 7169 et suiv.

Miscou, port, quai, (sub.) 7667 et suiv.

Postes, (sub.) : service extérieur, appointements et allocations, 144 et suiv., 177 ; service des dépêches, fourniture et réparations des sacs, etc., 184.

Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7559 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., quarantaine, île aux Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1101 et suiv.; travaux de protection, (sub.) 7672.

Sackville, gare, construction, (int.) 5254.

Sandwich, édifice public, (sub.) 1649.

Steamers, (sub.) : service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 992 et suiv.; entre le Canada et le Sud-Africain, 1022 et suiv.

Tir : aide aux sociétés de, (sub.) 464.

Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1105 et suiv.

Yukon, cour territoriale, etc., allocations de subsistance au personnel, 138 ; bibliothécaire du palais de justice, (observ. sur int. Bergeron) 142 ; police fédérale, (sub.) 143.

Gallery, Daniel, *(Sainte-Anne, Montréal).*

Montréal, édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1172 et suiv.

Galliher, William Alfred, *Kootenay.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et 70), arts 1 à 5, 5804 ; idem, art. 6, et arts 12 à 20, 6022 ; idem, arts 15 à 23, 6193 et suiv.; art. 12, 8222 et suiv.; bill (n° 70), Saskatchewan, 3e l., 9087 et suiv.

Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill (n° 175) y relatif, 1ère l., 7586 ; 2e l. 7798 ; en comité et 3e l., 8335.

Budget : exposé budgétaire débat, 9187 et suiv.

Chemin de fer de l'Alberta occidental, bill (n° 135) concernant la compagnie du, 1ère l., 4670 ; 2e l., 4820 ; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest, bill (n° 11) concernant la Compagnie du, 1ère l., 333 ; 2e l., 422 ; en comité et 3e l., 902.

Chemin de fer de Kaslo et de Lardo-Duncan, compagnie du, (mot. demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents) 3864, 4496 ; bill (n° 141) concernant ladite compagnie, 1ère l., 4671 ; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, bill (n° 137) concernant la compagnie du, 1ère l., 4670 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6519.

Chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 515 ; 2e l., 608 ; 3e l., 1342.

Chemin de fer Transcontinental National, plans des gares terminales, (débat sur mot. Boyce pour doc.) 2938 et suiv.

Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 2e l., 4820 et suiv.; en comité, 8513, 8847 et suiv.; 3e l., 9042 et suiv., 9261.

Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 531.

Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108) la constituant en corporation, en comité, 4808 et suiv.

Galliher, William Alfred,—*Suite.*

Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 516 ; 2e l., 609; en comité, 1782.

Compagnie de chemin de fer et d'anthracite, (mot., pour renvoi au comité des ordres permanents, de requête demandant institution civile) 4670 ; (mot., pour renvoi au comité des ordres permanents, de partie de son dixième rapport) 4864 ; bill (n° 136) constituant la dite compagnie en corporation, 1ère l., 4927 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6104.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, 1ère l., 332 ; 2e l., 422 ; en comité, 1337, 1396, 1972, 2638, 2823, 3065, 3285 ; préambule adopté, 3078 ; 3e l., 3515-21.

Compagnie dite "Imperial Guarantee and Accident Company of Canada", bill (n° 98) la constituant en corporation, en comité, 2881.

Compagnie dite "The Northwest Coal and Coke Railway Company", bill (n° 140) y relatif et à l'effet d'en changer le nom en celui de "The Great West Railway Company", 1ère l., 4671 ; 2e l., 5097 ; en comité et 3e l., 6105.

Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2148 et suiv.

Douanes, bill (n° 190) modifiant loi de 1897, comité, 9986 et suiv.

Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur obser. Armstrong) 7507.

Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9965; bill (n° 204), à cette fin, en comité, 10019.

Marins : bill (n° 147) modifiant loi les concernant, 2e l. et comité, 7606 et suiv.

Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8888 et suiv.

Yukon : réformes à faire, (débat sur observ. Thompson, 7228 et suiv.

Ganong, Gilbert W., *Charlotte.*

Antigonish, édifice public, (sub.) 893 et suiv., 1063 et suiv.

Boitte, conservation, établissements frigorifiques, (int.) 1568.

Campbellton, édifice public, (sub.) 1096.

Chambre des Communes, distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Hughes) 264.

Chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick, acquisition par le Gouvernement, (int.) 610.

Grand-Manan, station de sauvetage, paiement à l'équipage, (int.) 5042.

Homards : longueur légale des homards qu'on peut prendre dans la baie de Fundy, (int.) 609 ; homards dans la baie James, (int.) 6613.

Homarderies : émission de permis pour le district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1904 et en 1905, (int.) 609, 951, 1568.

Inverness, édifice public, (sub.) 1087 et suiv.

Pêche : fraudes présumées dans le paiement des primes, rapport de M. Matheson, (mot. pour doc.) 1849.

Pêcheries : commission d'enquête à ce sujet, (observ.), débat, 6444 et suiv.; pêcheries de l'Atlantique, rapport de la commission d'enquête y relative, (int.) 284, 1296.

Pointe-Lepreaux, N.-B., phare et sifflet de brume, gardien, destitution, (int.) 6613.

Recensement et statistique, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1048 et suiv.

Ganong, Gilbert W.—*Suite.*

Ryan, Heber W., emploi sur chemin de fer de l'Etat, (int.) 4578.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, Ile-aux-Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1103 et suiv.
Shelburne, édifice public, (sub.) 1091.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet de résol.) 288.

Gauvreau, Charles Arthur, *Témiscouata.*

Argent : envoi par la poste, (int.) 4928.
Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 1ère l., 332 ; 2e l., 422 ; en comité et 3e l., 902.
Rivière-du-Loup (Fraserville) port, améliorations, (sub.) 7484 et suiv.

Geoffrion, Victor, *Chambly et Verchères.*

Chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud, bill (n° 96) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097 ; 2e l., 2157 ; en comité et 3e l., 3250.
Chemin de fer du Parc et de l'Ile, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1ère l., 762 ; 2e l., 1151.
Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149) concernant la compagnie du, (mot. pour renvoi au comité des chemins de fer) 9288; en comité, 9556, 9810 ; amendement, (paiement des créanciers) 9811 ; 3e l., 9811 ; amendement du Sénat, (paiement des créanciers), (mot. pour adop.) 10039 ; amendement adopté, 10040.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6514, 6745.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, 1ère l., 1031 ; 2e l. et comité, 1459 ; en comité, 2200, 3319 et suiv.

German, William Manly, *Welland.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5064 et suiv.
Canal Welland, creusage entre Port-Colborne et Thorold, (sub.) 1317 et suiv.; loyer de chutes d'eau, (mot. pour doc.) 2192.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 318.
Chemin de fer de Hamilton à Galt et Berlin, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2400 ; en comité et 3e l., 4819.
Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 515 ; 2e l., 609 ; 3e l., 1342.
Greece's-Point, piliers et phare, (sub.) 1565 et suiv.
Grenville, quai, (sub.) 1565 et suiv.
Pont du Sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 515 ; 2e l., 609 ; en comité, 1341 ; 3e l., 1342.
Pont et tunnel du Canada et du Michigan, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 516 ; 2e l., 609 ; 3e l., 1342.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1323, 1348 et suiv.

Gervais, Honore, *Saint-Jacques, Montréal.*

Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134) la constituant en corporation, 1ère l., 4491 ; 2e l., 4717 ; en comité, 6102 ; 3e l., 6104 ; amendements du Sénat, (motion pour adoption) 9294.
Canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 653 ; 2e l., 903 ; en comité et 3e l., 2136.
Chemin de fer de Montréal, Québec et du Sud, bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1660 ; 2e l., 1836 ; en comité et 3e l., 3250.
Chemin de fer Transcontinental National, employés aux opérations du tracé, nombre, noms, domiciles, salaires, (int.) 716 ; (mot. pour doc.) 1849.
Compagnie d'assurance " Crown ", contre les accidents, requête pour présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. pour suspension de la règle 49 à ce sujet) 2303, 2700 ; (mot. pour lecture, réception et renvoi de ladite requête au comité des ordres permanents) 2426 ; bill (n° 125) concernant ladite compagnie, 1ère l., 2701 ; 2e l., 3250; en comité et 3e l., 3791.
Conseil législatif de la province de Québec, permis de circulation sur l'Intercolonial, à accorder à ses membres, (int.) 2009.
Débats, comité des, réduction du quorum, (1er rapp.) 515, (mot. pour adop.) 714 ; 2e rapport, index, 4578 ; (mot. pour adop.) 4671 ; 3e rapport, traduction, 4670 ; (mot pour adop.) 4672 ; 4e rapport, démission et remplacement de M. H. R. Fiset, augmentation du personnel de l'imprimerie et du bureau des traducteurs, 5104 ; (mot. pour adop. du 4e rapport) 5105 ; 5157 ; 5e rapport, nomination de M. Rodolphe Laferrière, 7253 ; 6e rapport, augmentation d'appointements des sténographes officiels et de l'aide du sténographe en chef, 9610 ; 7e rapport, augmentation d'appointements des traducteurs, 9996, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10027 et suiv.
Milice : démission de l'hon. député de Sherbrooke comme médecin militaire principal, opinion de sous-ministre de la Milice, lettres du ministre et du sous-ministre de la Justice, (observ.) 9380 et suiv.
Montréal, (sub.) : hôtel des Postes, installation de tubes pneumatiques pour fins postales, construction de bureaux de poste dans les divisions Saint-Jacques et Sainte-Marie, (observ.) 1183 et suiv.
Poisson frais, transporté de Boston ou de Portland à Montréal, devrait y être transporté directement par l'Intercolonial, (observ.) 2018.
Tempérance : acte de tempérance du Canada, ville (n° 128) le modifiant, 1ère l., 3481.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196) à cette fin, modification du code criminel de 1892, en comité, 9630 et suiv.

Girard, Joseph, *Chicoutimi et Saguenay.*

Steamers, (sub.) : service entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 993 et suiv.

Gladu, Joseph E. O., *Yamaska.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comié sur bill (n° 69), art. 2, sous-amendement Bourassa, 8828 et suiv.

Gordon, David Alexander, *Kent-est.*

Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5108 et suiv.
Banque Monarque du Canada, bill (n° 164) la constituant en corporation, 1ère l., 6362 ; 2e l., 7021 ; comité et 3e l., 8861.
Commission des chemins de fer, rapport, dépôt, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 6368.

Grant, George D., *Ontario-nord.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, (bills n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4823 et suiv.
Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (mot.) 333, 467.
Chemin de fer de la baie James, tracé, plan, (int.) 2289 ; tracé et déviation, (mot. pour doc.) 9922.
Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, en comité, 8860.
Compagnie d'assurance "Crown", contre les accidents, rapport du comité des ordres permanents, sur requête demandant suspension de la règle, 49, 2599.
Compagnie dite "Underwood Typewriter Company", bill (n° 145) concernant son brevet (n° 69772), 1ère l., 4864 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6519 ; bill (n° 146) concernant les brevets de la dite compagnie, 1ère l., 4864 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6519.
Murphy, Edward Albert, bill (n° 126) pour lui faire droit, 1ère l., 3206 ; 2e l., 3522 ; en comité et 3e l., 4717.
Rama, quai sur lac Couchiching, (sub.) 9826,

Greenway, Thomas, *Lisgar.*

Agriculture, comité, 2e rapport, (mot. pour adop.) 4201 ; 3e rapport, commerce des grains de semence, (mot. pour adop.) 6443.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9613 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (observ.), débat, 6882 et suiv.

Gunn, Benjamin B., *Huron-sud.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69), art. 6, et arts. 12 à 20, 6036.
Antigonish, édifice public, (sub.) 897.
Engrais, falsification, répression, (sub.) 1802.
Fruits, marque des, condamnations pour infractions à la loi y relative, (int.) 3125.
Goderich, transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste, (int.) 2600.

Guthrie, Hugh, *Wellington-sud.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5273 et suiv.
Chemin de fer de Guelph à la baie Georgienne, bill (n° 100) concernant la compagnie du, 1ère l., 2202 ; en comité et 3e l., 3250.
Code criminel, bill (n° 67) le modifiant, 1ère l., 1481.
Compagnie de force motrice Niagara-Welland, bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 653 ; 2e l., 903; 3e l., 1786.
Elections fédérales, bill (n° 10) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 277.

Guthrie. Hugh—*Suite.*

Provinces, droits des, écoles du Manitoba, article du "Soleil", (débat sur observ. Maclean) 1830 et suiv.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1947 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9654.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1849 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham, *Lanark-sud.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), procès-verbal du vote de la proposition d'amendement Borden à la motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), (débat sur observ. McIntyre) 5552; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5601 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), 5852 ; idem, art. 6, et arts 12 à 20, 5941; idem, arts 15 à 23, 6062 et suiv., 6182 et suiv.; idem, arts 2, 15 et 16, 7283 et suiv.; idem, art. 12, 7913, 7990 et suiv., 8033 et suiv., 8207 et suiv.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (débat sur int. et observ. Foster) 69.
Audition des comptes publics, acte de l', institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9881.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6627 et suiv.
Billets fédéraux, impression, émission et rachat, (sub.) 6379 et suiv.
Bills d'intérêt privé, présentation (prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 334.
Câble du Pacifique, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7435 et suiv.
Canal de Lachine, agrandissements et améliorations, (sub.) 6426 et suiv.
Canal de la Pointe-Farran, (sub.) : éclairage, 6440 et suiv.
Canal Rideau, extension, (sub.) 1391 et suiv.
Canal de Soulanges, pont en acier à l'usine (sub.) 6421 et suiv.
Canal de la Trent, (sub.) : plans, dommages, etc., (sub.) 6423 et suiv.; écluse de Peterborough, nouvelle digue, 6435 ; pont sur anse MacLaren, (sub.) 9596 et suiv.
Canal Welland, dragage entre Port-Colborne et Thorold, (sub.) 1317 ; grand bief, dragage, (sub.) 6422 ; écluse n° 1, abaissement de l'entrée, 6441 et suiv.
Chambre des Communes, appointements, augmentations et diminutions, (sub.) 261 et suiv.; somme à voter pour payer les employés, (sub.) 6400 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 296 et suiv., 319.
Chemins de fer et canaux : frais judiciaires y relatifs, (sub.) 1586 et suiv.; ministère, bill (n° 53) modifiant la loi y relative, en comité, 1747 et suiv.; nominations, promotions et augmentations d'appointements, (sub.) 9278-82.
Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand-Tronc, (int.) 70, 2793 ; bill (n° 46) y relatif, en comité, 4359 et suiv.
Chemin de fer Canada Oriental, achat, employés et recettes, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 768 et suiv.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4311 et suiv.; en comité, 6268 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham—*Suite.*
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4324 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, en comité, 7852 et suiv.; 3e l., 8043 et suiv.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2134 et suiv., 2237.
Chemin de fer de la Rive Sud, bill (n° 149) en comité, 9556 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National : études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (observ. sur int. Foster) 240 ; tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2101 et suiv.; études, construction, dépenses, (sub.), 2385 et suiv., 7665.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8845 et suiv.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 541 et suiv.; en comité sur bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, 1670 et suiv.; personnel et fonctionnement, (sub.) 1598 et suiv.
Commission géologique, appointements, (sub.) 6378.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2648.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2151 et suiv.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3789.
Douanes, ministère, (sub.) : quinze commis de seconde classe, 81 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde, (en comité sur projet de résolution Laurier) 103.
"Gillies Frères", bill (n° 95) les concernant, en comité, 2874.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, appointements, (sub.) 71.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 368, 1879 et suiv.
Immigration, agents et employés, appointements, (sub.) 9455 et suiv., 9546.
Intercolonial : chef de gare de Frédéricton, rapports contre lui, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 202 ; administration du chemin, exposé annuel, (observ.) 1980 et suiv.; 1992 et suiv. :(sub.) : déviation de ligne à Mitchell, 2031; améliorations, etc., à Amherst, 1838 et suiv.; tarifs, (débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à M. Taylor) 6247 ; crédit général, (sub.) 7614 et suiv.
Intérieur, mines : appointements et dépenses, (sub) 6396 et suiv.; établissement d'un bureau, par le ministre à Victoria et à Vancouver pendant la session, (sur observ. Foster) 9550.
Justice : administration, dépenses diverses, y compris les Territoires du Nord-Ouest, (sub.) 105.
Main-d'œuvre étrangère, amendements à la loi y relative, (int.) 6362.
Manitoba : extension des limites vers l'ouest et le nord, (observ. sur mot. Roche pour doc.) 1847 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.) : huit fonctionnaires du service technique, 106 ; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 109 ; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6397 et suiv.

Haggart, Hon. John Graham—*Suite.*
Métis : scrips accordés aux métis demeurant aux Etats-Unis, achat et vente de réserves, etc., (débat sur observ. Foster) 6703 ; certificats de terrain, (débat sur int. Foster) 7848 et suiv.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 650 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1320 et suiv., 1344 et suiv.
Postes : dépenses casuelles, (sub) 6375.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 7065 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 655 et suiv., 688 et suiv.
Salmon, capitaine R., commissaire des sinistres maritimes, enquête sur collision du "Canada" avec le "Cap-Breton", démission, (débat sur mot. Ames pour doc.) 406 et suiv.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1950.
Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6379 et suiv.
Steamers, (sub.) service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 924 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en provinces, impression du bill à cette fin, retard, (int.), 1832.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6340.
Traîtres, nichée de, accusation de sir Mackenzie Bowell, premier ministre, contre ses collègues, en janvier 1896, (débat sur observ. Mulock) 877 et suiv.
Travail, département du, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 104.
Travaux publics : bill (n° 54) modifiant la loi des, 1ère l., 857; bill (n° 51) concernant le mode d'adjudication, en comté, 1746.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet et résolution) 288 et suiv.; bill (n° 10) à cette fin, en comité, 732 et suiv.; 1855 et suiv.

Hall, R. R., *Peterborough-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4537 et suiv.

Harty, William, *Kingston,*
Chemin de fer de la baie de Quinté, bill (n° 85) concernant la compagnie du, 1re l., 1868; 2e l., 1976; en comité et 3e l., 2824.
Chemin de fer central de Kingston et du Dominion, bill (n° 97) concernant la compagnie du, et à l'effet de changer son nom en celui de "compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa, Kingston et baie Georgienne, 1ère l., 2097; 2e l., 2429; en comité et 3e l., 5234.

Henderson, David, *Halton.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4932 et suiv., vote, procès-verbal, (débat sur observ. McIntyre) 5553; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 5560 et suiv.; en comité, 5693 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5765 et suiv.; idem, art. 15 à 22, 6168 et suiv.; idem, art. 15 à 23, 6215 et suiv.; art. 12, 8715 et suiv.; bill (n° 70) Saskatchewan, 3e l., 9081 et suiv.

Henderson, David—*Suite.*
Antigonish, édifice public, (sub.) 890 et suiv.
Archives fédérales, bâtiment des, construction, (sub.) 632.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134), en comité, 6103.
Banque dite "Pacific Bank of Canada", bill n° 175) y relatif, 1re l., 7586.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur mot. McKenzie pour adop. du sixième rapport du comité d'Agriculture) 9218 et suiv.
Billets fédéraux, (sub.) 6381 et suiv.
Bois : mesurage, (sub.) 7394 et suiv.
Bronte, havre, (sub.) 7718.
Bryson, pont et abords, (sub.) 7757 et suiv.
Caisses de petite économie, (penny banks) leurs noms, où situées, combien de chartes accordées, etc., (int.) 717.
Canal Welland, enlèvement de piles centrales et reconstruction de ponts, (sub.) 1288 et suiv.; travaux, (sub.) 1559 et suiv.
Chateau-Richer, port, améliorations, (sub.) 7451 et suiv.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 323.
Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, en comité, 8859 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, 3e l., 4535.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) en comité, 5092 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4338 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, en comité, 7794.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5087 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 2e l., impression, (observ.) 4821 et suiv.; en comité, 8844 et suiv., 8512 et suiv.; 3e l., 9255 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7787 et suiv.
Colson, F., emploi, (int.) 8336.
Commerce, ministère, (sub.) 7378 et suiv.
Commis de session : crédit supplémentaire, (sub.) 6742 et suiv.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 581 et suiv.; bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, en comité, 1702.
Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108) la constituant en corporation, en comité, 4804 et suiv.
Denrées, inspection : appointements et dépenses, (sub.) 7384 et suiv.
Dépêches : service entre Lowville et Milton, (int.) 9296 ; entre Hamilton et Kilbridge, (idem) 9296.
Douanes : inspection, répression de la contrebande, statistiques, rapports mensuels, etc., appointements et frais, (sub.) 429.
Dragage, (sub.): Manitoba, nouvel outillage, 7748.
Dragueurs, (sub.) : nouveau remorqueur pour le dragueur "Manitoba," 7748.
Emballage et vente de certaines denrées (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 708 et suiv.; en comité, 776, 2522.; bill (n° 121) 2e l., et comité, 2951 et suiv.; bill (n° 155), en comité, 6108 et suiv.
Expositions, (sub.) : somme supplémentaire, 6404 et suiv.
Fer, acier, plomb et pétrole brut, primes, (sub.) 7375 et suiv.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6294 et suiv.; rapports et bulletins, (sub.) 7081 et suiv.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 509 et suiv.
Franchise postale, abus en faveur de l'institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1895 et suiv.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial, (sur observ. Maclean) 2005 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 393 et suiv., 1240 ; 3e l., 1964 et suiv.
Greece's-Point, piliers et phare, (sub.) 1566.
Grenville, quai, (sub.) 1566.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, en comité, 7797, 7857 ; (mot pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 7857.
Immigration, (sub.) agences, etc., (sub.) 6528 et suiv.; agents et employés, appointements, 7875; agences, dépenses casuelles, employés surnuméraires, etc., 7888 et suiv.
Impressions, papier et reliure, (sub.) 7106 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1644 et suiv.
Indiens, (sub.) : Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6655 et suiv., 6669 et suiv.; Indiens de l'île du Prince-Edouard, médecins et médicaments, 6675 ; Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest, bestiaux, 6681 et suiv.; provisions, etc., 6687 et suiv.; arpentages, 6691 ; Indiens de la Colombie-Anglaise : écoles d'industrie et pensionnats, 6694 ; frais de déplacement, 6695.
Intercolonial, (sub.) : améliorations, etc., à Amherst, 2047.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6591 et suiv.
Levés hydrographiques, côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6605 et suiv.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7577 et suiv.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1634 ; pavage en face du palais législatif, (sub.) 1640; nouveaux édifices ministériels, (sub.) 9830 et suiv.
Pénitenciers, (sub.) : dépenses générales, 490 et suiv.
Phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2979, 9392 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1351.
Ports et rivières, Nouvelle-Ecosse, (sub.) 7396.
Postes : règlements relatifs aux bureaux de poste, (rép. à int. Barr) 7117; service des postes, (sub.) 9834.
Prisons, (sub.) : Edmonton, 509 et suiv.
Questions pendantes entre le Dominion et les provinces de Québec et d'Ontario, services rendus par employés de l'administration, (sub.) 7113 et suiv.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 1124 et suiv.
Région du Saint-Maurice, améliorations aux estacades flottantes, (sub.) 7750.
Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant loi du, en comité, 8885 et suiv.

Henderson, David—*Suite.*

Rivière Saint-Louis, canaux de déversement, (sub.) 7548 et suiv.

Rivière-au-Saumon, enlèvement du bois flottant et d'autres obstacles, (sub.) 7745.

Scott's-Bay, brise-lames, (sub.) 7582.

Secrétariat d'Etat, nombre d'employés à ce département, (int.) 8337.

Sergent d'armes, ameublement des chambres réservées aux députés, (sub.) 6759 et suiv.

Séparateurs centrifuges : pétition d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples pour loi confirmant les droits d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples relativement à certains brevets d'amélioration, (observ. sur mot. Calvert pour lecture, réception, etc.) 6697.

Service côtier, extension, (sub.) 6605 et suiv.

Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong, 8430.

Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6381 et suiv.

Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 7400-7402.

Steamers, (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 904 et suiv.; service entre le Canada et le Sud-africain, 1019 et suiv.; compartiments frigoriques à bord, données thermographiques, (mot. pour doc.) 1846 ; service entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7357 et suiv.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2723 et suiv.

Substances alimentaires et engrais, falsification, frais de répression, (sub.) 1776, 1802.

Système métrique, renseignements, (observ. sur int. Ingram) 1770.

Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1756 et suiv.

Tarif : enquête sur opération du tarif, frais (sub.) 9838.

Terres fédérales, (sub.) : plans, arpentages, etc., 6542.

Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ.) sur int. Clements) 5706 et suiv., (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5822 et suiv.

Travail : département du, (sub.) 7692 et suiv.; bureau de l'architecte en chef, appointements, 7791 et suiv.

Travaux publics : bill (n° 51) concernant le mode d'adjudication, en comité, 1746 et suiv.; (sub.) : commis surnuméraires et autres employés, appointements, (sub.) 9829.

Tuberculose, association canadienne ayant pour objet de la combattre, allocation, (sub.) 7407.

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 736 et suiv.

Walsh, John, mis à la retraite, (int.) 8336.

Yukon : réformes à faire, (débat sur observ. Thompson) 7182, 7203 et suiv.

Herron, John, *Alberta.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création : (débat sur observ. Schaffner) 2663, (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4998 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5644 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), arts 1 à 5, 5742 ; idem, arts 15 à 23, 6215 et suiv.; idem, art. 12, 7950 et suiv., 8069 et suiv., 8173 et suiv., 8278 et suiv., arts 8, 15, 20, 24 et amendements, 8441 et suiv.,; bill (n° 270), Saskatchewan, 3e l., 9083 et suiv.

Herron, John.—*Suite.*

Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5703.

Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6641.

Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, tarif des voyageurs, (int.) 6986.

Colombie-Anglaise : édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1714.

Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1925.

Fermes d'expérimentation, (sub.) 6299 et suiv.

Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (Yukon), solde de l'effectif, (sub.) 8874 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1240.

Hygiène publique, (sub) 1925.

Immigration, (sub.) : divers, 7878 ; interprètes, services et dépenses, 7878 et suiv.; agences, etc., (sub.) 6538 ; agents et employés, appointements, (sub.) 9544.

Indiens, (sub) : Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest ; bestiaux, 6678 et suiv.

Livres généalogiques du bétail, bill (n° 148), en comité, 6051 et suiv.; réunion à Ottawa, (sub.) 6827.

Manitoba, chemins de colonisation, (sub.) 7765.

Métis : scrips, réclamations des Métis, (int.) 10037 et suiv.

Milice : troupe permanente, effectif porté à 5,000, (en comité sur projet de résol. Borden) 7142 et suiv.; difficultés à McLeod, (observ.) 9385.

Ponts à la charge de l'Etat, y compris abords, (sub.) 7763 et suiv.

Postes : service des postes, (sub.) 9836.

Quarantaine des bestiaux (sub.) 6842 et suiv.

Rivière Saskatchewan du Nord, levé hydrographique, (sub.) 9826.

Rivière du Vieil-Homme, chutes, vendues ou louées, (int.) 9295.

Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1731.

Terres fédérales, service extérieur, (sub.) 9483 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, démission de fonctionnaires en 1904, (int.) 1403; chemins de colonisation (sub.) 7765.

Travaux publics : commis des travaux, appointements, (sub.) 1717.

Hughes, James J., *King, I. P.-E.*

Association catholique de bienfaisance mutuelle du Canada, bill (n° 93) concernant le grand conseil de l', 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité, 2879; 3e l., 2880.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.): embranchement de Cardigan au pont Montague, 2271 et suiv.

Dépêches: dstribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2191.

Ile du Prince-Edouard, service postal, difficultés, retards, (observ. sur int. Lefurgey) 1832; service postal d'hiver, bateau brise-glaces entre l'île et la terre ferme, (int.) 2764; jetée ou brise-lames dans les environs de la Pointe-Carleton ou de Cap-Traverse, construction, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 2907; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, 9703 et suiv.; agrandissement des installations à Georgetown, 9706 et suiv.

Hughes, James J.—*Suite.*
Milice, (sub.): pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9379 et suiv.
Phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 9393.
Postes : service des postes, (sub.) 9837.
Sénat et Chambre des Communes, indemnité sessionnelle, bill (n° 202), en comité, 10014 et suiv.

Hughes, Samuel, *Victoria et Haliburton, O.*
Agriculture, comité: 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot, McKenzie pour adop.) 5129 et suiv.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3888 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5626 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5803 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5900 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5937; art, 12, 7999, 8086 et suiv., 8156 et suiv., art. 12 et annexe, 8345; bill (n° 69), 3e l., 9047, amendement à l'art. 2, 9047, rejeté, 9047-48-49.
Antigonish, édifice public, (sub.) 888 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur mot. McKenzie pour adoption du sixième rapport du comité d'agriculture) 9224, 9233.
Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9423.
Bracebridge, quai, (sub.) 7718.
Canada, défense du, (observ.) 1461 et suiv.
Canal de la Vallée de la Trent, construction, (sub.) 1479 et suiv., 1533, 1541 et suiv.
Castonguay, A. B., renvoyé de la police fédérale et employé au dép. de la Marine et des Pêcheries, (int.) 5811; (observ. sur int. Boyer) 6793.
Chambre des Communes: appointements, augmentations et diminutions, (sub.) 261; distribution des chambres aux députés, (int.) 263; aménagement du bureau de poste, (observ.) 8586.
Chemins de fer et Canaux, frais judiciaires y relatifs, (sub.) 1588 et suiv.
Chemin de fer Canada-Eastern, achat, employés et recettes, (observ. sur mot. Crocket pour doc.) 769.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, en comité, 6284 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5871 et suiv., 6094.
Chemin de fer Transcontinental National: tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2109; plans des gares terminales, (débat sur mot Boyce pour doc.) 2945 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 3e l., 9040 et suiv.
Commis de session : crédit supplémentaire, (sub.) 6735.
Dépêches, transport, service rapide canadien, (débat sur observ. Mackenzie) 10004.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7524.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1892 et suiv.; nouveau règlement obligeant d'écrire initiales à la main, inconvénients, (sur observ. Barr) 5255.

Hughes, Samuel—*Suite.*
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (sub.) 8867 et suiv., territoire du Yukon, solde de l'effectif, (sub.) 8869 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 339, 1874 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (motion), débat, 2438, 2499.
Immigration: agences, etc., (sub.) 6525 et suiv.
Intercolonial, (sub.): agrandissement des installations à Halifax, 2129; (sub.): 2311 et suiv.; crédit général, (sub.) 7614 et suiv.
Inverness, édifice public, (sub.) 1090.
Japon: relations commerciales du Canada avec ce pays, (observ. sur int. Foster) 8094 et suiv.
Jeunes Montagnards de Montréal, aide, (sur observ. Monk) 7997.
Kentville, camp de milice, (observ.) débat, 6796 et suiv.; cibles, enquête, frais, (mot. pour rapport) 8907; achat d'un champ de tir, (débat sur explications Fitzpatrick) 9932 et suiv.
Lac Hay, baisse des eaux, (int.) 732, 1479.
Lindsay, salle d'exercices militaires, construction, (int.) 285.
Lloydminster, T.N.-O., pavillon des immigrants, (sub.) 6878.
London, salle d'exercice et dépôt d'armes, (sub.) 6876 et suiv.
Maclean, M. W. F., député de York-sud, a-t-il démissionné pour se présenter dans London ? (observ. sur int. Lavergne) 6520.
Manitoba; extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3999.
Métis: scrips accordés aux Métis canadiens demeurant aux Etats-Unis, achat et vente de réserves, etc., (débat sur observ. Foster) 6700.
Milice, (sub.): solde et allocations, 434 et suiv.; conseil de la milice, institution, règlements et ordonnane de 1904, (débat sur int. Foster) 441 et suiv.; exercices annuels, 460; ordres permettant aux fonctionnaires du ministère de faire partie de la milice, (sur observ. Perley) 1315 et suiv.; bill (n° 170) modifiant l'Acte de la Milice, 2e l., 7425, 7427 et suiv.; 9405 et suiv.
Militaires de London employés à Niagara, article du "Citizen", (observ.) 7408.
Ministère: absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministère de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3689 et suiv.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 635 et suiv.
Montréal : port, améliorations en bas du courant Sainte-Marie, (sub.) 851 et suiv.
Ottawa : salle d'exercices militaires, construction, (int.) 285 ; édifices pris à bail par le gouvernement dans cette ville, (int.) 397 ; édifice du Parlement, agrandissement, (sub.) 9764 et suiv.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 9769.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9782 et suiv., 9794 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 821 et suiv., (mot. pour doc.) 1457, 2364; dragage: soumissions, (débat sur int. Bennett) 4583 et suiv., 4764, 4774 et suiv., rapport du ministre intérimaire des Travaux publics, dépôt, (int.) 5043.
Port-Colborne, améliorations, y compris brise-lames de l'est, (sub.) 853 et suiv.; élévateur y compris fondations, (sub.) 1320 et suiv.

Hughes, Samuel—*Suite.*

Ports de l'intérieur, travaux, (int.) 1114, (observ.) 1116.
Prince-Albert, édifice public, (sub.) 1711 et suiv.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6835.
Québec, port, travaux d'amélioration, (sub.) 818 et suiv.
Rivière Blanche, améliorations, (sub.) 7717.
Rivière Kamisnistiquia, dragage, (mot. pour doc.) 1457.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 1713.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1946.
Simcoe-sud, camp militaire à, (débat sur observ. Lennox) 9938.
Souris, édifice public, (sub.) 1095.
Steamers, (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 915 et suiv.; entre le Canada et le Mexique, 936 et suiv.; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 943.
Sydney-Mines, édifice public, (sub.) 1093.
Terrains du Parlement, pavage, (observ.) débat, 5910 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ.) sur int. Clements) 5702 et suiv., (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5829 et suiv.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6350 et suiv.
Tir : aide aux sociétés de, (sub.) 464.
Topographie militaire, (sub.) 458.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 744.
Winnipeg, logement des sous-officiers, y compris le corps de garde, (sub.) 1708.
Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1109 et suiv.

Hyman, Hon. Charles S., *London.*

Acton-Vale, édifice public, (sub.) 1152.
Alexandria, bureau de poste, construction, (rép. à int Macdonell) 1839.
Amherst, jetée, construction, (rép. à int. Borden) 4492.
Annapolis, quai de la reine, (sub.) 9799.
Anse-Bourgeois, quai, (sub.) 9804.
Anse à l'Ilot, débarcadère, (sub.) 9815.
Antigonish, édifice public, (sub.) 884, 1063.
Apple-River, quai, (sub.) 1803.
Archives fédérales, bâtiment des, construction, (sub.) 629 et suiv.
Baddeck, quai, (sub.) 9808.
Baie Georgienne : voie navigable de là à Montréal, levés topographiques, (sub.) 9768.
Baie de Richmond, quai, reconstruction, (sub.) 1814.
Baie Saint-Pierre, port, brise-lames, (sub.) 1815.
Barrie, débarcadère d'Allandale, (sub.) 9818.
Barrington's-Passage, quai, (sub.) 9805.
Belleville, salle d'armes, (sub.) 1613.
Bic, quai, achat d'un terrain pour établissement d'un chemin y conduisant, (rép. à int. Bergeron) 1935.
Boisdale, quai, (sub.) 9808.
Bowmanville, édifice public, (sub.) 1616.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 705.
Brantford, salle d'exercice, (sub.) 1616.
Bridgeburg, édifice public, sub.) 1617.
Bureaux de poste, garnitures et fournitures (sub.) 9773.
Calgary, (sub.) entrepôt de douane et bureau de poste, agrandissement, 1710 ; bureau des titres, 1710 ; palais de justice, logement pour la police et cachot, 1710.

Hyman. Hon. C. S.—*Suite.*

Campbellton, édifice public, (sub.) 1095 ; quai, prolongement et réparations, (sub.) 1821.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 1276 et suiv.
Canal d'Ottawa à la baie Georgienne, instructions données à l'ingénieur chargé des levés topographiques, (rép. à int. White pour doc.) 860.
Canal du Sault Sainte-Marie, dragage, adjudication de l'entreprise, (int.) 615 ; construction, (sub.) 1469 et suiv.
Canso, édifice public, (sub.) 1070.
Cascumpec, fermeture du nouveau chenal, (rép. à int. Lefurgey) 2884.
Chatham, salle d'armes, construction, (rép. à int. Clements) 613 ; salle d'armes, (sub.) 1618.
Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2872.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 6092.
Chenal Saint-Ignace, barrage, plan et exécution des travaux, etc., (rép. à int. Monk) 618.
Chicoutimi, édifice public, (int.) 1157.
Cobourg, salle d'armes, (sub.) 1622.
Colombie-Anglaise : édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1714.
Comités permanents, rapport du comité spécial institué pour préparer et soumettre listes des membres desdits comités, (dépôt) 61.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 49) y relatif, en comité, 2877.
Compagnie d'assurance d'Ontario, contre l'incendie, bill (n° 104) la constituant en corporation, en comité, 2882.
Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, en comité, 1783.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3295.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2873.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, 2146 et suiv.
Compagnie des terres et des forces hydrauliques de Saint-Paul, (rép. à int. Monk) 2887.
Crowe, débarcadère, quai, (sub.) 9824.
Dipper-Harbour, brise-lames, construction, (rép. à int. Daniel) 953 ; (sub.) 9811.
Disraéli, quai ou jetée, (rép. à int. Morin) 1805, (int.) 9816.
Douglastown, môle, (sub.) 9815.
Echo-Bay, quai, (sub.) 9821.
Dragage, nouvel outillage en général, (sub.) 9827.
Economy, quai, (sub.) 9802.
Edifices du Parlement, édifice de l'Ouest, construction d'une aile, (sub.) 801 et suiv.; améliorations, (sub.) 1633 ; pavage en face de ces édifices, 1640.
Edifices publics, (sub.) : à Ottawa, tiroirs et rayons-mobiles en fer, 1632 ; nouveau hangar à charbon, 1633; au Manitoba : réparations, etc. (sub.) 706; dans la Colombie-Anglaise: réparations, etc., (sub.) 1714; dans le pays en général, loyers, etc., (sub.) 1735 ; à Ottawa : (voir Ottawa, lettre O) ; au Yukon : 1739.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Edmonton, prison, travaux, (sub.) 1710; édifice public, (sub.) 9771; bureau des terres fédérales, (sub.) 9772.
Fernie, C.-A., édifice public, (sub.) 1714.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2578 et suiv.
Fort-William, dragage, (sub.) 821 et suiv.; (rép. à mot. Hughes pour doc.) 2364.
Frédéricton, N.-B., édifice militaire, salle d'exercice, construction, (rép. à int. Crocket) 762.
Frude's-Point, quai, (sub.) 9805.
Glace-Bay, améliorations, (sub.) 9799 ; édifice public, (rép. à int. Blain) 9921; édifice public, (sub.) 1081.
Grande-Rivière de Beaupré, quai (sub.) 9816.
Greece's-Point, quai : coût, usage et service, (rép. à int. Perley) 2158.
Grondines, quai, (sub.) 9816.
Grosse-Ile, quarantaine, édifices, réparations, etc., (sub.) 1158; quai de l'hôpital, prolongement, (sub.) 9832.
Guelph, salle d'armes, (sub.) 1622.
Halifax : bureau de poste, (sub.) 1083; maison des immigrants, (sub.) 1084; maison de détention des immigrants, (sub.) 1084; nouvel édifice public, (Douanes et Travaux publics), (sub.) 1084.
Half-Island-Cove, brise-lames, (sub.) 9808.
Hamilton, salle d'exercice, annexe, (sub.) 1627.
Hawkesbury, édifice public, (sub.) 1628.
Higgin's-Shore, jetée, réparations, (sub.) 1810.
Honora, quai, hangar à marchandises, (sub.) 9820.
Howard's-Cove, quai, (rép. à int. Lefurgey) 4823.
Hull, quai : coût, usage et service, (rép. à int. Perley) 2158.
Ile du Diable, N.-E., brise-lames, (sub.) 9773.
Ile du Prince-Edouard, dragage, (sub.) 1200; quais et brise-lames, réparations, (sub.) 1813, 1814; travaux, (sub.) 9809.
Iles de Wood, brise-lames, protection, (sub.) 1820.
Immigrants : hôpital des immigrants à Québec, reconstruction, (sub.) 9768.
Immigration, location d'un terrain à Montréal pour service, (rép. à int. Ames) 955.
Imprimerie de l'Etat, nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1643.
Intercolonial : compensation pour usage de wagons des autres lignes, et vice versa, (rép. à int. Foster) 4823.
Inverness, édifice public, (sub.) 1087.
Irish-Cove, quai, (sub.) 9801.
Jacques-Cartier, explorations dans le comté de, coût, objet, etc., (rép. à int. Monk) 619.
Kelley's-Cove, brise-lames, (sub.) 9805.
Kingston, (sub.) : casernes, 1629 ; écurie, 1629; collège militaire : salle d'exercice, 1629; logement des domestiques, 1629; écurie, 1630.
Lachute, édifice public, (sub.) 1162.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 9815.
Lac Porter, chenal. (sub.) 9806.
Lac Saint-François (Beauce) quais, (sub) 9814.
Lambert, I.P.-E., jetée, travaux, (rép. à int. Martin) 4494.
Laprairie, brise-glace et autres travaux, (sub.) 9814.
Lennoxville, bureau de poste, construction, (rép. à int. Worthington) 4494.
Lévis, édifice public, (sub.) 1163.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
London, (sub) poudrière, 1630 : nouveau magasin, 1630 ; bureau de poste, 1632.
Longueuil, édifice public, (sub.) 1163.
Lotbinière, quai, (sub.) 9816.
McPherson's-Cove, quai, (sub.) 1811.
Magog, édifice public, bureau de poste, (sub.) 1164, (rép. à int. Worthington) 5910.
Manitoba : édifices publics, réparations, etc., (sub.) 706.
Marble-Mountain, quai, (sub.) 9803.
Meaford, port, travaux, paiement à l'entrepreneur, (sub) 9823.
Medecine-Hat, édifice public, (sub.) 1711.
Métis, certificats de terres, enquête par le juge Myers à ce sujet, lettre de M. Chaffee, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 8370.
Midland, port, dragage, (sub.) 9825.
Miminegash, brise-lames, réparation, (sub.) 1811.
Montmagny, édifice public, (sub) 1167.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub) 633 et suiv.
Montréal : port, améliorations en bas du courant Sainte-Marie (sub.) 851 et suiv.; poste de distribtuion des dépêches, achat d'un emplacement, (rép. à int. Ames) 956 ; caserne pour corps permanents, 1168 ; entrepôt de douane, 1170; édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1170; nouveaux magasins militaires, 1176 ; hôtel des Postes, améliorations, 1178 ; installation d'un réseau de tubes pneumatiques pour fins postales, 1183.
Moosejaw, édifice public, (sub.) 1711.
Mount-Stewart, I.P.-E., port, travaux à faire, (rép. à int. Martin) 1842.
Musée géologique, utilisation, (rép. à int. Bergeron) 800.
Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 789 et suiv.
New-London, brise-lames, réparations, (sub.) 1811.
Neepawa, édifice public, (sub.) 9770.
Newport, brise-lames, (sub.) 9815.
New-Westminster, édifice public, agrandissement, (sub.) 1714.
North-Bay édifice public, (sub.) 1632.
Orillia, édifice public, (sub.) 9770.
Oshawa, édifice public, (sub.) 1632; port, dragage, etc., (sub.) 9824.
Ottawa: édifices pris à bail, par le Gouvernement, dans cette ville, (rép. à int. Hughes) 397; édifices publics, tiroirs et rayons mobiles en fer, (sub.) 1632; bureau de poste, restauration, nouveaux étages, (sub.) 1641; édifices publics, (sub.): mobilier, éclairage, réparations, etc., 1735; loyers, 1735; chauffage, y compris salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, 1739; préposés aux ascenseurs, 1739; gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, 1740; service du téléphone, 1742 ; combustible, 1743 ; observatoire astronomique, ameublement, 9763; édifices du Parlement, agrandissements et changements, 9763; pavillon de l'est, agrandissement, 9768; bureau de poste, garnitures pour division des caisses d'épargne postales, 9770; édifices publics, service des ascenseurs, 9773; nouveaux édifices ministériels, 9829.
Owen-Sound, édifice public, (sub.) 9768 ; port, améliorations, (sub.) 9823.
Parker's-Cove, brise-lames, (sub.) 9773, 9799.
Parrsboro', débarcadère, (sub.) 9801 ; port, améliorations, (sub.) 9801.
Penetanguishene, dragage,(rép. à int. Bennett) 2157.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Peterborough, salle d'armes, (sub.) 1646.
Petite-Rivière, améliorations, (sub.) 9803.
Petite rivière Péribonka, enlèvement de troncs d'arbres, (sub.) 9815.
Point-Prim, (île), quai, (sub.) 1812.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9774.
Pointe-à-la-Batterie, brise-lames, (sub.) 9774.
Pont du sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1342.
Port-Arthur, dragage, (sub.) 821 et suiv.; dragage, (rép. à mot. Hughes pour doc.) 2364; dragage: soumissions, (débat sur int. Bennett) 4579 et suiv., 4770 et suiv.; (rép. à mot. Hughes pour doc.) 4764; adjudication de l'entreprise, (rép. à int. Bennett), 6091.
Port-Burwell, travaux, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (rép. à int. Pringle) 615.
Port-Colborne, améliorations, y compris brise-lames de l'Est, (sub.) 853 et suiv.
Port-Hood, brise-lames, coût, etc., (rép. à int. Blain), 5253.
Ports de l'intérieur, travaux, (rép. à int. Hughes) 1114, (rép. à observ. Hughes) 1117.
Port-Perry, dragage, (rép. à int. Christie) 2289.
Port-Stanley, port, travaux, (rép. à int. Macdonell) 1839.
Postes : directeurs de bureaux de poste, cautionnement, (rép. à int. Chisholm) 1837.
Prince-Albert, édifice public, 1711.
Pugwash, quai, (sub.) 9801.
Quais, docks et jetées, combien et où construits depuis 1896, (rép. à int. Foster) 2888; quis, édifices et autres ouvrages, construction et recettes, (rép. à mot. Foster pour doc.) 8369; quai dans eau de marée, rivière Saint-Jean, (sub.) 9813.
Québec, (sub.): port, travaux d'amélioration, 805 et suiv.; édifices publics, réparations, etc., 1158; maison des immigrants, agrandissement, etc., 1189; hôpital des immigrants, 1190; salle d'exercice, agrandissement, (rép. à int. Bergeron) 1197.
Rama, quai sur lac Couchiching, (sub.) 9826.
Rapide des Galops, parachèvement du chenal, (sub.) 1282.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 669.
Red-Deer, palais de justice, violon et bureau des terres, (sub.) 1712.
Régina, bureau de poste, de douane, etc. (sub. 1712.
Rideau-Hall, y compris terrains, améliorations, (sub.) 9772.
Rivière des Anglais, enlèvement d'obstacles, (sub.) 9814.
Rivière Hébert, quai, 9801.
Rivière Maskinongé, dragage, (sub.) 9814.
Rivière Miminigash, dragage, (rép. à int. Lefurgey) 3957.
Rivière-aux-Renards, brise-lames et jetée, (sub.) 9815.
Rivière Saskatchewan du Nord, levé hydrographique, (sub.) 9826.
Rivière Saugeen, dragage, (sub.) 9825.
Rivière Severn, enlèvement d'obstacles, (sub.) 9825.
Rivière Thames: amélioration, (rép. à int. Clements) 616; obstruction par les glaces, (rép. à observ. Clements) 1062.
Rivière Thompson, (branche nord), travaux d'amélioration, (rép. à int. Roche) 5909.
Rondeau, port, travaux, (rép. à int. Macdonell) 1839.
Rosseau, quai, (sub.) 9824.
Round-Hill, quai, (sub.) 9773.

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*
Rustico, port, dragage, (rép. à int. Martin) 1662; brise-lames, (sub.) 1814.
Saint-Alphonse, quai, déblai de roche, (sub.) 9815.
Sainte-Angèle, Nicolet, port, creusage, (rép. à int. Paquet) 1838.
Saint-Boniface, édifice public, (sub.) 9770.
Sainte-Catherine, salle d'exercice, (sub.) 1646.
Sainte-Famille, île d'Orléans, quai, réparations, (rép. à int. Bergeron) 1202.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, (sub.) 1097; maison des immigrants, (sub.) 1098; quarantaine, île-aux-Perdrix, édifices, éclairage, etc., (sub.) 1100; port de Saint-Jean, (sub.) 9812.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 1195.
Saint-Jean Deschaillons, quai, (sub.) 9811.
Saint-Joseph du lac Huron, jetée, parachèvement, (rép. à int. Armstrong) 2884.
St. Mary, édifice public, (sub.) 1647.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1721.
Sandwich, édifice public, (sub.) 1647.
Saskatoon, édifice public, (sub.) 1713, 9772.
Selkirk, édifice public, sub.) 706
Shelburne, édifice public, (sub.) 1087.
Sherbrooke, salle d'exercice militaire, (sub.) 1191; (rép. à int. Worthington) 5910.
Silver-Water, île Manitoulin, (sub.) 9821.
Simcoe, édifice public, (sub.) 1649.
Sorel, quai en eau profonde, (sub.) 9816.
Souris, édifice public, (sub.) 1094.
Stokes-Bay, quai, (sub.) 9821.
Stratford, salle d'armes, (sub.) 1649.
Summerside, salle d'exercice, (rép. à int. Lefurgey) 1631; port, brise-lames, (sub.) 1816.
Sydney, édifice public, (sub.) 1092; quarantaine, quai, (sub.) 9801.
Sydney-Mines, édifice public, (sub.) 1092.
Tapis, achat pour les deux Chambres du Parlement, (rép. à int. Osler) 8459.
Tatamagouche, quai, (sub.) 9802.
Télégraphes, (sub.): ligne, de la Descente des Femmes au Sacré-Cœur, 9828; à la quarantaine de la Grosse-Ile, 9828; de Nanaïmo à Parksville et d'Alberni au Cap-Beale, 9828; de Qu'Appelle à Edmonton, Moosejaw et à la Montagne de Bois, 9828; d'Ashcroft à Dawson et embranchements, 9829.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5916 et suiv.; (rép. à mot. Borden pour doc.) 6090.
Territoires du Nord-Ouest, caserne pour la troupe régulière, (sub.) 1710; frontière méridionale, clôture, construction, soumissions demandées, (rép. à mot. Borden pour doc.) 6090.
Toney-River, havre pour bateaux, (sub.) 9804.
Toronto, (sub.): hôtel des Douanes, 1650; salle d'exercice, 1650; entrepôt de vérification, 1651; casernes, 1658; hôtel des Postes, 1658, bureau auxiliaire, 1660; port, travaux, (rép. à int. Macdonell) 1840; installation de tubes pneumatiques à l'hôtel des Postes, soumissions demandées au sujet de cet ouvrage, (rép. à int. Foster) 6048.
Transports, commission des, rapports, (rép. à mot. Borden pour doc.) 9911.
Trenton, dragage de la Trent, (sub.) 9823.
Travaux publics, ministère, (sub.): ingénieur en chef, 97; commis de seconde classe, 97; trois commis de seconde classe cadette, 97; dépenses casuelles, 98; travaux publics, 628; rapport, (dépôt) 764; commis des travaux, appointements, (sub.) 1715; bill (n° 54) modifiant la loi des travaux publics concernant adjudication des travaux, 1ère l., 857;

Hyman, Hon. C. S.—*Suite.*

2e l., 1751; 3e l., 1888; commis surnuméraires et autres employés, (sub.) 9828 ; documents concernant certains travaux, (rép. à mot Foster pour doc.) 9912.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1858.
Valleyfield, édifice public, (sub.) 1195.
Vancouver, édifice public, (sub.) 1714.
Virden, salle d'exercice, (sub.) 706.
Whitby, dragage, (rép. à int. Christie) 2289.
Winnipeg, (sub.): dépôt de munitions de guerre, 1707; nouveau pavillon des immigrants, 1707; logement des sous-officiers, y compris le corps de garde, 1708; nouveau bureau de poste, 1708 ; entrepôt de douane, (sub.) 9770; station postale dans le nord de la ville, (sub.) 9771 ; nouveau dépôt d'immigrants, (sub.) 9771.
Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1105.
Yukon: édifices publics, (sub.) 1739.

Ingram, Andrew B., *Elgin-est.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, (débat sur observ. Schaffner) 2695; mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et proposition d'amendement Borden, vote, procès-verbal, (débat sur observ. McIntyre) 5549 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5773 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5905 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5946; idem, art. 12, 7960, 8002, 8070 et suiv., 8167 et suiv., 8249 et suiv., art. 12 et annexe, 8341, 8698-99, 8710 et suiv.
Antigonish, édifice public, (sub.) 898 et suiv.
Apple-River, quai, (sub.) 1806 et suiv.
Archives, (sub.) 1908 et suiv.
Arsenal fédéral, (sub.) 466 et suiv.
Bridgeburg, édifice public, (sub.) 1617.
"Canadian Mining Institute", allocation, (sub.) 7406 et suiv.
Carter, feu C. J., gratification à sa famille, (sub.) 2281.
Chambre des communes; somme à voter pour payer les employés, (sub.) 6401.
Château-Richer, port, améliorations, (sub.) 7453.
Chemins de fer, relevés et inspections, (sub.) bill (n° 2) modifiant la loi de 1903, en comité, 3361 et suiv.; bill (n° 132), idem, en comité, 6269 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, en comité, 4359 et suiv.
Chemin de fer du Canada-Oriental : le crédit destiné aux ponts de l'Intercolonial comprend-il ceux de ce chemin-ci ?, (int.) 2009; achat par le Gouvernement, (observ.) 2016.
Chemin de fer du Grand Tronc, bill (n° 45), en comité, 4005 et suiv., 4251 et suiv., 4323 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) impression, (observ.) 4820 ; en comité, 7795.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, doit-il participer au crédit destiné à renforcer ponts de l'Intercolonial ?, (int.) 2008 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.), 2228 et suiv.; embranchement de Cardigan au pont Montague, (sub), 2273.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1ère l., 4317 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5089 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*

Chemin de fer du Père-Marquette, plaintes contre compagnie du, correspondance y relative, (mot. pour doc.) 8100.
Chemin de fer Transcontinental National, (sub.) : études, construction, dépenses, occupations de M. Wade, 2391 ; études, plans, arpentages, etc., (sub.) 9716 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139), impression, 2e l., (observ.) 4820.
Chinois : application de la loi les concernant, (sub.) 7366 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7786 et suiv.
Collingwood, havre, (sub.) 7719 et suiv.
Commerce, ministère, (sub.) 7379 et suiv.
Commis de session : crédit supplémentaire, (sub.) 6739 et suiv.
Commission des chemins de fer : personnel, et fonctionnement, (sub.) 1593 ; destitution et pension des juges appelés à la présider, en comité sur bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, 1694 et suiv.; rapport, (dépôt), (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 6365 et suiv.
Débats, comité des, 2e rapport, index, (observ. sur mot. Gervais pour adop.,) 4671.
Denrées, inspection : appointements et dépenses, (sub.) 7384 et suiv.
Depot-Harbour, (sub.) 7722 et suiv.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1928.
Edifices publics, loyers, (sub.) 1737 et suiv.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7500 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 707 ; en comité, 776.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6301 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2582 et suiv.
Gaz et éclairage électrique, inspecteurs, appointements, (sub.) 1772 et suiv.
Goderich, port, améliorations, (sub.) 7723.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2505 et suiv.
Guelph, salle d'armes, (sub.) 1623 et suiv.
Hamilton, salle d'exercice, (sub.) 1628.
Hygiène publique, (sub.) 1928.
Ile Janvrin, quai, (sub.) 7571 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2786.
Immigration chinoise, application de la loi, y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1028 et suiv.; agents et employés, appointements, (sub.) 9446.
Imprimerie de l'Etat, nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1645.
Indiens, (sub.) : Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6660 et suiv.; Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest, bestiaux, 6684 et suiv.; arpentages, 6690 et suiv.; Indiens de la Colombie-Anglaise, médecins et médicaments, 6693 ; Indiens du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, instruments aratoires, (sub.) 9552 et suiv.
Institut impérial de Londres, étalage canadien, renouvellements et améliorations, (sub.) 1919 et suiv.
Intercolonial : administration, exposé annuel, (observ.) 1989 et suiv.; (sub.) : déviation de

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
ligne à Mitchell, 2029 ; voies de garage et embranchements, 2063 et suiv.; gare à Saint-Moïse, 2066 ; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 2079 ; rails et pièces d'éclissage en acier, 2081 et suiv.; (sub.) : 2311 et suiv.; 2356 et suiv.; crédit général, (sub.) 7622, 7653 ; nouvelles machines pour construction de locomotives et de wagons, (sub.) 6566.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6598 et suiv.
L'Ardoise, brise-lames, (sub.) 7572.
Levés hydrographiques, côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6609.
Livres généalogiques relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 1ère l., 5204.
Magog, édifice public, (sub.) 1167.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, etc., (débat) 4194 et suiv.; chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7575 et suiv.
Ministère : absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3702 et suiv.
Miscou, port, quai, (sub.) 7668.
Militaires de London employés à Niagara, article du "Citizen", (débat sur observ. Hughes) 7412 et suiv.
Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 789 et suiv.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1637 et suiv.; bureau de poste, restauration, nouveaux étages, (sub.) 1642 et suiv.; nouveaux édifices ministériels, (sub.) 9831.
Pêcheries : inspecteurs, garde-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3012 et suiv.; service de protection, (sub.) 3021 et suiv.
Phares : gardiens, salaires, (sub.) 2811 et suiv.
Poids et mesures, (sub.) : appointements des officiers, inspecteurs et sous-inspecteurs, 178 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (débat sur int. Bennett) 4588 et suiv.
Postes, (sub.) : serrures pour fermer sacs aux dépêches, changement, (int.) 218.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 697 et suiv., 1120 et suiv. (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1054 et suiv.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9588 et suiv.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1003 et suiv.; sauvetage, (sub.) 2732 et suiv.
Scott's-Bay, brise-lames, (sub.) 7580 et suiv.
Service côtier, extension, (sub.) 6609.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8495 et suiv.
Statistique générale, (sub.) 1909 et suiv.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 7400-7405.
Steamers, (sub.) : service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 914 et suiv.; entre le Canada et le Mexique, 941 ; entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre, 970 et suiv.; entre Montréal, Québec et Manchester, (Ang.), et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 975 ; entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 987 : entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 989 ; entre Saint-Jean ou Halifax, et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7259 et suiv.

Ingram, Andrew B.—*Suite.*
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2715 et suiv.
Steamer "Aberdeen", nouvelles chaudières et réparations, (sub.) 6602 et suiv.
Steamer "Vancouver", accident, (int.) 2742.
Système métrique, renseignements, (int.) 1769.
Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1762.
Télégraphes, (sub.): lignes dans les territoires du Nord-Ouest, 7806; au Yukon, 7809 et suiv.; service télégraphique en général, 7810.
Terres fédérales: M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8299.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5710 et suiv., (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5838 et suiv.; chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Thomson, capitaine Thomas, douanier à Port-Bruce, destitution et remplacement, (int.) 1842.
Travail, département du, (sub.), 7680 et suiv.
Travaux publics: commis des travaux, appointements, (sub.) 1715 et suiv.; bill (n° 5) concernant le mode d'adjudication, en comité, 1746 et suiv.; employés surnuméraires, (sub.) 7793 et suiv.; bureau de l'architecte en chef, appointements, (sub.) 7791.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet de résol.) 293; bill (n° 10) à cette fin, en comité 742 et suiv.
Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1110 et suiv.

Jackson, Samuel Jacob, *Selkirk.*
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9618 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6928 et suiv.
Manitoba, aide aux cultivateurs, (int.) 950.
95e bataillon, grenadiers du Manitoba, réduction et licenciement, (int.) 950.

Jackson, William, *Elgin-ouest.*
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2542.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6300 et suiv.
Sénat, dépenses casuelles, (sub.) 6759.

Johnston, Alexander, *Cap-Breton.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69) art. 15 et 16, 8549 et suiv.; art. 12, 8666-78.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien
Bills (nos 177, 178, 179, 182, 183 et 185, (mot. demandant inscription au feuilleton pour 2e lecture) 8285.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 3e l., 9043 et suiv.
Chiens de mer, destruction, appareils à cette fin, (sub.) 9390.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 576 et suiv.
Cow-Bay, brise-lames, (sub.) 7564.
"Facer Solid Steel Car Wheel Company, bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, en comité, 1339 et suiv.

Johnston, Alexander—*Suite.*
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.), observ. en qualité de président du comité, 2587.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2501.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, en comité, 7857 et suiv.
Impressions, papier et reliure, (sub.) 7104 et suiv.
Intercolonial, (sub.): rails et pièces d'éclissage en acier, 2093 et suiv.; matériel roulant, 9733 et suiv.
Phares: gardiens, salaires, (sub.) 2806; phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2863 et suiv.
Poisson frais, transporté de Boston ou de Portland à Montréal, devrait y être transporté directement par l'Intercolonial, (sub.) (rép. à observ. Gervais), 2020.
Région du Saint-Maurice, améliorations aux estacades flottantes, (sub.) 7752.
Steamers, (sub.): service entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 984 et suiv.; entre le Canada et le Sud-africain, départ de chaque steamer du Canada, (mot. pour doc.) 1456; service entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7251; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7356 et suiv.
Steamers et brise-lames de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2705 et suiv.
Téléphones : raccordements, (débat sur observ. Maclean) 9756 et suiv.
Terres fédérales : M. Nixon, agent détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8328 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 9488.
Tir : aide aux sociétés de, (sub.) 9385.
Travail : département du, (sub.) 7688 et suiv.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1853.

Johnston, Thomas George, *Lambton-ouest.*
Harper, George Dance, bill (n° 154) pour lui faire droit, 1ère l., 6046; 2e l., 6104; en comité et 3e l., 6512.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, 1ère l., 6362; 2e l., 7021; en comité, 7797, 7857; (mot. Henderson pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 7857.
"International Terminal and Bridge Company", bill (n° 87) la constituant en corporation, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3249; amendements du Sénat, 9920.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Parley) 1416.

Kemp, Albert E., *Toronto-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69 et sur proposition d'amendement Borden) 5043 et suiv.
Canal de la Trent, pour compléter écluses, (sub.) 9571 et suiv.
Charbon, transport gratuit sur l'Intercolonial, (int.) 2291.
Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, en comité, 6269, 6279 et suiv.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, combien payé pour dommages, etc., de 1904 à 1905, (mot. pour doc.) 401; (sub.): embranchement de Cardigan au pont Montague, 2269 et suiv.; logement du chef de gare à Freetown, 2279 et suiv.
Commission des chemins de fer, personnel, et fonctionnement, (sub.) 1589 et suiv., 1608 et suiv.
Compagnie d'assurance de l'Ouest, bill (n° 108) la constituant en corporation, en comité, 4811 et suiv.
Douanes, bill (n° 190) modifiant loi de 1897, en comité, 9987 et suiv.
"Dumping", décrets du conseil, etc., concernant l'article 19 de la loi de 1904 y relative, (mot. pour doc.) 725.
Emprunts temporaires et permanents, (int.) 5042.
Foin, transport gratuit sur l'Intercolonial, (int.) 59.
Imprimerie de l'Etat, nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1643 et suiv.
Institut impérial de Londres, renouvellements et améliorations, (sub.) 1919 et suiv.
Intercolonial : combien payé pour dommages, etc., de 1894 à 1905, (mot. pour doc.) 401; administration, exposé annuel, (observ.) 1982 et suiv.; pour renforcer ponts, (sub.) 1999 et suiv.; transport gratuit du charbon, (int.) 2159; (sub.): 2305, 2351, tarifs, (débat sur rép. de l'h. M. Emmerson à observ. Taylor) 6252 et suiv.
Japon : relations commerciales du Canada avec ce pays, (observ. sur int. Foster) 8095 et suiv.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1633 et suiv.; pavage en face du palais législatif, (sub.) 1640; bureau de poste, restauration, nouveaux étages, (sub.) 1641.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 668.
Sherbrooke, salle d'exercice, (sub.) 1193.
Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement pour la population, (observ.), débat, 9497.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196) en comité, 9643-46-50 et suiv.
Toronto: pont de la rue Yonge, construction d'un viaduc, (int.) 611; salle d'exercices, (sub.) 1650 et suiv.; entrepôt de vérification, (sub.) 1655 et suiv.; casernes, (sub.) 1658; hôtel des Postes, bureau auxiliaire, (sub.) 1660.

Kennedy, James Buckham *(New-Westminster).*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5375 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139), en comité, 8849 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3314.
Ministère : absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur. (débat sur observ. Borden) 3702.
Région du Saint-Maurice, améliorations aux estacades flottantes, (sub.) 7752.

Lake, Richard Stuart, *Qu'Appelle.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2626; débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden, 3652 et suiv., 4467, 4470 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5603 et suiv.; en comité sur bill

Lake, Richard S.—*Suite.*
(n° 69), art. 1 à 5, 5784 et suiv., idem, art. 2 à 15, 5879-98 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5969; idem, art. 15 à 22, 6164 et suiv.; 15 à 23, 6198-6217 et suiv.; idem, art. 12, 7950 et suiv., 8030, 8069 et suiv., 8107 et suiv., 8208, 8242 ; art. 8, 15, 20, 24, et amendements, et sous-amendement, 8449 et suiv.; art. 12, 8698 et suiv.; en comité sur bill (n° 70), Saskatchewan, 8913 et suiv, art. 12, (assemblée législative) 8927 et suiv. ; amendement à l'art. 20, 8973, rejeté, 8974 ; bill (n° 69) 3e l., 9076 et suiv., amendement à l'art. 20, (suppression et remplacement de cet article) 9077, rejeté, 9078.
Brodt, P. M., emploi, (int.) 198; emploi et retraite, (int.) 278.
Chemin de fer canadien du Pacifique, terres, exemption de taxes, interprétation de la clause y relative, (int.) 764.
Denrées, inspection des, appointements, (sub.) 9906.
Ecoles: enseignement de la religion dans les écoles, compte rendu du " Globe ", explication de nature personnelle, 3769.
Entenier, Henri, terres par lui obtenues, (int.) 199.
Fisher, M. P. G., emploi et retraite, (int.) 278.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9621.
Immigration, (sub.) : agents et employés, appointements, 7874.
Indiens, (sub.): Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest, bestiaux, 6682 et suiv.; arpentages, 6689 et suiv. Indiens en général: impressions : papeterie, service extérieur, 6696.
Listes électorales au Nord-Ouest, électeurs inscrits, (int.) 7859.
Pêcheries : inspecteurs, garde-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3013.
Pollock, J. R., emploi, (int.) 199.
Porter, Sydney, emploi, (int.) 198.
Prendergast, juge, condamnations prononcées par lui contre Gosselin et Hamelin pour vol de chevaux, (int.) 1933.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6838 et suiv.
Recensement quinquennal, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, (sub.) 9833.
Shaw, M. J. B., emploi et retraite, (int.) 277.
Tarif: projet de résol. Fielding, (débat en comité) 9209 et suiv.
Terres fédérales: quelles terres sont à vendre, et à quel prix ? (int.) 2023; réclamation de Ivan Shukin, correspondance, (mot. pour doc.) 2438; dépenses casuelles, (sub.) 6544 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 9469, 9477 et suiv.
Terres scolaires, ventes à l'enchère, de 1900 à 1904, (int.) 763.
Territoires du Nord-Ouest, colons n'ayant pas droit à un second homestead, autorisés à l'acquérir, (mot. pour doc. 2162; bill (n° 156) modifiant loi relative à la représentation, en comité, 8985 et suiv.; fonctionnaires du gouvernement fédéral, ingérence dans les élections, (observ.) débat, 9938 et suiv.

Lalor, Francis Ramsay, *Haldimand.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces bills (n° 69 et 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5178 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 6028; idem, art. 12, 8125 et suiv., 8210 et suiv.; art. 15 et 16, 8519 et suiv.; art. 12, 8723-25 et suiv.; bill (n° 70), Saskatchewan, 3e l., 9081 et suiv.

Lalor, Francis R.—*Suite.*
Canaux: études et inspection, (sub.) 1579.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2595 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 350, 1880 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2786.
Indiens, (sub.): Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest, bestiaux, 6679 et suiv.
Intercolonial, tarifs, (débat sur rép. de l'h. M. Emmerson à observ. Taylor) 6262.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents (sub.) 6599 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, système défectueux, (débat sur obesrv. Greenway) 6936, 6940.
Marine et Pêcheries, département, entreprises données depuis 1er juillet 1903, sans demande de soumissions par voie de publicité, (mot. pour doc.) 1456.
Montmorency, quai, (sub.) 7006 et suiv.
Pêcheries : inspecteurs, garde-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3011 et suiv.
Phares du Caanda, dépôt à Kingston, (int.) 956, à Prescott, 1398 ; mot. pour doc., 2701.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 670 et suiv.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1728 et suiv.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8402 et suiv.
Sorel, brise-glaces, (sub.) 6994 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2714 et suiv.
Substances alimentaires, falsification, frais de répression, (sub.) 1779 et suiv., 1797 et suiv.

Lamont, J. H., *Saskatchewan.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 4453 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2 à 15, 5893 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5952 ; idem, art. 15 à 22, 6148 ; idem, art. 12, 8077 et suiv., 8181 et suiv., 8257 et suiv.; idem, art. 12, 8695, 8709-28; amendement, 8697; adopté, 8729 ; en comité sur bill (n° 70), Saskatchewan, 8920 et suiv., 8930 et suiv.
Chemin de fer de Battleford au lac Lenore, bill (n° 75), 2e l., 1836.
Chemin de fer Canadien du Nord, bill, (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 1031 ; 2e l., 1152 ; en comité et 3e l., 4383 ; amendement du Sénat, 9294.
Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique, bill (n° 62) concernant la compagnie du, 1ère l., 1295 ; 2e l., 1396 ; en comité et 3e l., 4383.
Chemin de fer Transcontinental National, localisation du tracé, commencement des travaux, (int.) 10038.
Lord Selkirk, succession, correspondance, (mot. pour doc.) 9922.
Saskatchewan, province, choix de Régina comme capitale permanente, (int.) 1665.

Lancaster, Edward A., *Lincoln et Niagara.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden, 3548 ; en comité sur bill (n° 69), arts 2 à 15, 5889 et suiv.; idem, arts 15 à 23, 6074 et suiv.; idem, art. 12, 8130 et suiv.
Apple-River, quai, (sub.) 1808 et suiv.

Lancaster, Edward A.—*Suite.*

Canal Welland : emploi d'ouvriers supplémentaires, (int.) 472 ; (sub.) : indemnité à Stephen Vanderburg, 6438 ; écluse n° 1, abaissement de l'entrée, 6441 et suiv.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 3) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 9 ; 2e l., (rayé) 767 ; bill (n° 44), idem, 1ère l., 714 ; 2e l., 959, 1458.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 9 ; 2e l., 295, 327 ; en comité, 3336 ; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des chemins de fer, 328 ; mise aux voix et adoptée, 330-331 ; en comité, 1860 et suiv., 3338 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, plans des gares terminales, (débat sur mot. Boyce pour doc.) 2934 et suiv.
Cobourg, salle d'armes, (sub.) 1622.
Commission des chemins de fer, rapport, dépôt, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 6366.
Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) modifiant la loi relative à sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, en comité, 3322 et suiv.
Dépêches : transport entre Farmington et Wilmot, N.-E., (int.) 2434 ; entre Killarney et Little-Current, (int.) 3791 ; entre Lake-Ramsay et New-Ross, (int.) 9920.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7) y relatif. 3e l., 1969 et suiv.
Inverness, N.-E., receveur de la poste, (int.) 9099.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9975 et suiv.
Kaslo, C.-A., receveur de la poste, destitution, (int.) 2435.
Kent, N.-E., receveur de la poste, destitution, (int.) 2435.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6809 et suiv.
Kingston, collège militaire : écurie, (sub.) 1630.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, en comité, 6408 et suiv., 6482 et suiv.
Ottawa, bureau de poste, restauration, nouveaux étages, (sub.) 1641.
Postes : dépenses casuelles, (sub.) 6374.
Terres fédérales : vente de terres situées près de New-Westminster, (int.) 4493 ; M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8338 et suiv.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, 1855 et suiv.

Lapointe, Ernest, *Kamouraska.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69), art. 2, sous-amendement Bourassa, 8769, 8822 et suiv.

Lawrence, Frederick A., *Colchester.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4864, 4872 et suiv.
Chemins de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106), en comité, 5092 et suiv.; article 2, (motion) 5235.
Pêcheries : gardiens dans Colchester, (int.) 6106.

Laurier, Tres Hon. Sir Wilfrid, G.C.M.G., *Québec-est.*

Académie des Arts, (sub. 7113.
Acier, primes, (sub.) 7374-75.
Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 36 ; motion pour que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 51.
Affaires indiennes, (sub.). appointements McArthur et Biggar, 7062, 7073.
Agence de Paris, appointements et dépenses, (sub.) 7112.
" Agnès-Donahoe ", voilier, saisi par le gouvernement de l'Uruguay, (rép. à observ. Borden) 6235 et suiv., (rép. à observ. Roche) 6266.
Agriculture : comité, quand se réunira-t-il ? (rép. à int. Wilson) 422.
Ajournement, (motion) 8.
Alberta, province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son organisation, 1ère l., (débat) : 1481 et suiv., 1524, 1525 ; à quand la 2e l.? (rép. à int. Foster) 2114 ; modification du bill (n° 69) racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (rép. à observ. Borden) 2139.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), à quand la 2e l. ?, (rép. à int. Sproule) 2207 ; présentation de ces bills sans que l'honorable M. Sifton ait été consulté, (débat sur observ. Borden) 2295, 2370 ; lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2609 ; reprise de la discussion des bills (n° 69 et n° 70) mercredi, 22 mars, (déclaration) 2871 ; mot. pour 2e l., du bill (n° 69), débat, 3028 2e l., 5542 ; (rép. à mot. Borden pour doc.) 3124 ; (rép. à demande de renseignements de M. Foster) 3207 ; terres dans les nouvelles provinces, entrevue avec M. Bulyea, (rép. à int. Borden) 4323 ; annexes des bills (n° 69 et n° 70), (rép. à mot. Borden pour doc.) 4497, 4869, 5543 ; proposition d'amendement Borden à mot. pour 2e l. du bill (n° 69), 3094, mise aux voix et rejetée, 5519-20, procès-verbal du vote, (débat sur observ. McIntyre) 5549 et suiv.; en comité sur bill (n° 69) 5542 ; bill (n° 70), 2e l., 5543.
Subventions à l'Alberta, (mot. pour comité sur projet de résolution), débat, 5554 et suiv., en comité, 5599, 5609 et suiv.; annexes des bills (n° 69 et n° 70), et cartes des circonscriptions électorales des nouvelles provinces, distribution, (rép. à int. Borden) 5595 ; nouvelles modifications aux bills (n° 69 et n° 70), M. Oliver a-t-il dit, à Edmonton, s'il y en aurait ? (rép. à int. Borden) 5595-96 ; préparation de la liste des électeurs des nouvelles provinces, modification de la loi à ce sujet, (rép. à int. Maclean) 5597 ; annexes des bills (n° 69 et n° 70), qui les a préparées ? (rép. à int. McCarthy) 5597 ; mot. pour renvoi au comité général du projet de résolution concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5696 ; population de chaque circonscription électorale des nouvelles provinces, (rép. à int. Roche) 5696 ; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5722-23-25 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5842-74 ; idem. art. 6, et art. 12 à 20, 5936-42 ; vote donné dans chaque circonscription à l'électon de 1904, (rép. à mot. Borden pour doc) 6057 ; en comité sur bill (n° 69), art. 15 à 23, 6053-80 et suiv, 6111 et suiv., 6176-

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

6213 et suiv.; opinion de Mgr Legal au sujet des écoles, (rép. à int. Lavergne) 6317 ; reprise de la discussion du bill (n° 69), (rép. à int. Borden) 6987 ; Alberta, partie septentrionale, service de steamers, (rép. à int. Ames) 7057 ; en comité sur bill (n° 69), arts 2, 15 et 16, 7261, 7303 et suiv. ; art. 12 (délimitation des comtés) 7901 et suiv, 7998 et suiv., 8101 8106 et suiv., 8192, 8198 et suiv.; art. 12 et annexe, 8337 et suiv.; idem, arts 8, 15, 20, 24 et amendements, 8433 ; Saskatchewan, l'annexe du bill (n° 70), (rép. à observ. Borden) 8462 ; en comité sur bill (n° 69) art. 15 et 16, 8462, 8463 et suiv., amendement à l'art. 16, 8463 ; art. 12, 8586-78-98-99, 8700-28 ; sur art. 2, 8729 ; sur art. 2, 15, 20 et 24, 8734-75, 8836-41 et suiv.; Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70), insertion des mêmes amendements que dans le bill (n° 69), (motion) 8842; Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, traitement du lieutenant-gouverneur de chaucune d'elles, $9,000, (motion)8903.

Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70), motion pour 2e l., 8909, 2e l., 8910 ; en comité, sur bill (n° 70) 8912 et suiv.

Bill (n° 69) (mot pour 3e l.) 8990 et suiv., 9006 et suiv., 9066 et suiv.; 3e l. et adop , 9080.

Bill (n° 70), Saskatchewan, (mot. pour 3e l.) 9080 et suiv.; 3e l. et adoption, 9098.

"Associated British Canadians", ouvriers envoyés au Canada par cette association, (rép. à int. Smith) 2287.

Auditeur général: rapport, dépôt, (rép. à int. Foster) 52, 100, 285; (rép. à int. Borden) 1203; dépôt, (partie) 113, 285; mesures prises pour retenir les services de l'auditeur général, (rép. à int. Lennox) 616.

Audition des comptes publics, acte de l', institution d'un comité spécial pour l'étudier, (débat sur observ. Lennox) 9851 et suiv.

Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6626 et suiv.

Banques: amendement à la loi y relative, inspection par l'Etat, (rép. à int. Borden) 2545.

Bétail de Pictou, maladie, (rép. à int. Macdonald) 9296.

Bibliothèque, comité de la, institution, (mot.) 115 ; (mot. pour envoi d'un message au Sénat annonçant nomination de M. Bristol comme membre de ce comité) 5809; (sub.): salaires, 7099; livres, y compris frais de reliure, 7099.

Bills d'intérêt privé, comité, (mot. pour ajouter nom de M. Fisher à liste des membres) 652; présentation, prolongation de délai, (rép. à mot. Grant) 468; (mot. pour ajouter noms de MM. Lachance et Devlin à liste des membres du comité) 3206.

Bois: permis d'en couper dans l'île Badgely, (rép. à int. Foster) 471; ventes au Nord-Ouest, (rép. à observ. McLean) 7256; mesurage du bois, (sub.) 7394 .

Boissevain, Man., directeur de la poste, destitution, (rép. à int. Schaffner) 2432.

Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9427 et suiv.

Bredt, P. M., emploi, (rép. à int. Lake) 198; emploi et retraite, (rép. à int. Lake) 279.

Budget: dépôt, (rép. à int. Foster) 59; transmission à la Chambre, message de Son Excelle, 59; exposé budgétaire, quand le ministre des Finances le fera-t-il ? (rép. à int. Foster) 2544.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Budgets: ne pas attendre fin des sessions pour déposer budgets, (débat sur observ. Foster) 9313 et suiv.

Cabinet, changements depuis session de 1904, (rép. à int. Borden) 1394.

Câble du Pacifique, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7434.

Caisses de petite économie, (penny banks) leurs noms, où situées, combien de chartes accordées, etc., (rép. à int. Henderson) 717.

Canadien (R. N. Walton, de Toronto) arrêté aux Etats-Unis, (rép. à observ. Foster) 4321.

Canadiens détenus à la frontière américaine, (rép. à observ. Barker) 6048.

Canal de la baie Georgienne, études topographiques, rapports, (rép. à int. Brabazon) 201.

Canal de la Trent, renvoi de J. Ritchie, inspecteur de la maçonnerie, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4870.

Canon du midi, service, (sub.) 125.

Carbure pour gaz acétylène, achat par le ministère de la Marine et des Pêcheries, (rép. à int. Ames) 956.

Castonguay, A. B., policier, renvoi, (rép. à int. Boyer) 6793.

Chambre des communes, besogne de la, (mot. pour priorité des mesures du Gouvernement les mercredis et jeudis) 858, les lundis, 3483; comité des subsides en l'absence des ministres, (rép. à observ. Maclean) 1295; ventilation de la Chambre, (rép. à observ. Taylor) 8905; commission d'économie interne, comptes rendus de ses délibérations, (rép. à observ. Borden) 9292; séances du matin, (mot.) 9298.

Charbon anthracite employé par le Gouvernement, (rép. à int. Maclean) 201.

Château-Richer, travaux publics, coût, (rép, à mot. Morin pour doc.) 1207.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dette, recettes et dépenses, (rép. à mot. Monk pour doc.) 421.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 296; en comité, 1867 ; dépôt de certains états, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2364; comité des chemins de fer, (mot. pour ajouter noms de MM. Lachance et Devlin à liste des membres, 3206; pas de subventions demandées au cours de cette session, (rép. à int. Borden) 9298.

Chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, compagnie du, paiements à elle faits, (rép. à int. Ames) 7177.

Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, en comité, 8861.

Chemin de fer Canada-Atlantique, achat, (rép. à int. Haggart) 70; bill (n° 46) concernant ce chemin de fer, en comité. 4359 et suiv.

Chemin de fer du comté de Drummond, substitution de rails, dépenses sur cet embranchement, (rép. à mot. Foster pour doc.) 4870.

Chemins de fer de l'Etat, bill (n° 132) modifiant la loi y relative, 1re l., 4312.

Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) concernant la compagnie du, en comité, 3769 et suiv., 4327.

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.): frais d'administration, 7061.

Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, tarif des voyageurs, (rép. à int. Herron) 6987.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (rép. à int. Foster) 241; promesse à l'hon. M. Parent de le nommer membre de la commission de construction, (rép. à int. Bergeron) 730; emploi d'ouvriers étrangers, rapport, (rép. à int. Sproule) 860, 1204; commission de construction, comment poser questions pour obtenir renseignements, (rép. à int. Monk) 1664; tracé, études y relatives, (rép. à mot. Foster pour doc.) 2100; (sub.) : études, construction, dépenses, 2386 et suiv.; commission : démission de M. Alfred Brunet, commissaire, (rép. à int. Borden) 5159; tracé, études en général, (rép. à int. Borden) 6263; tracé, approbation, (rép. à int. Boyce) 6266 ; études, construction, etc., (sub.) 7063; vacance dans la commission de construction, est-elle remplie ? (rép. à int. Borden) 8101; terminus de Winnipeg, commodités, et construction de la section de l'est, correspondance, (rép. à mot. Foster pour doc.) 10036; localisation du tracé, commencement des travaux, (rép. à int. Lamont) 10038.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8843 et suiv.; 3e l., 9032.
Chesley, Ont., receveur de la poste, (rép. à int. Barr) 9298.
Chinois : application de la loi les concernant, (sub.) 7362.
Choquette, Hon. P. A., date de sa démission comme juge et de sa nomination comme sénateur, (rép. à int. Monk) 1402.
Clarke, E.F., député : décès, éloge, 2202.
Code criminel de 1892, bill (n° 6) le modifiant, en comité, 5260; bill (n° 67) le modifiant, (rép. à observ. Borden) 8367.
Collège militaire royal, traitements, (en comité sur projet de résolution de sir F. Borden) 7126.
Colson, F., emploi, (rép. à int. Henderson) 8336.
Commerce : ministère, (sub.) 7377; impôt sur agents de commerce dans la province de Québec, (rép. à observ. Maclean) 10035.
Comités permanents, (motion) 7; comité spécial pour préparer listes des membres, (motion) 7; (mot. pour amend. du rapp. de ce comité) 114, pour adoption dudit rapport) 115; (mot. pour transfert de certains membres d'un comité à un autre) 239; (mot. pour ajouter nom de M. R. L. Borden à liste du comité des privilèges et élections et du comité des banques et du commerce) 652; M. Bristol, député de Toronto-centre, pas encore membre d'aucun de ces comités, (rép. à int. Borden) 5330; (mot. pour nomination de M. Bristol comme membre des divers comités) 5697.
Commission des chemins de fer : démission de l'hon. M. Blair comme président, vacance non encore remplie, explications, (débat) 55, 56 et suiv., (rép. à mot. Foster pour doc.) 728 ; destitution et pension des juges appelés à la présider, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 336, 536 et suiv.; personnel et fonctionnement, (sub.) 1600 et suiv.; destitution et pension des juges appelés à présider la commission, en comité, sur bill n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, 1692 et suiv.; rapport de la commission, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 6363.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
Commission géographique du Canada, rapport annuel, (dépôt) 653.
Commission géologique, frais d'administration (sub.) 126; nomination d'employés, (rép. à int. Perley) 400; appointements, (sub.) 6378.
Commission des transports, rapport, (rép. à int. Foster, 337, 422, 514, (rép. à int. Daniel) 765.
Compagnie d'assurance " Crown ", contre les accidents, présentation d'un bill la constituant en corporation, (rép. à mot. Gervais pour suspension de la règle 42 à ce sujet) 2303.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 1973, 3290; (mot. pour renvoi à un comité spécial, 1975.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2872 et suiv.
Conférence coloniale, (rép. à observ. Borden) 7257.
Conseil privé, bureau du, (sub.): appointements, etc., 72; dépenses casuelles, travaux de copistes et autres, 73.
Cour suprême: retards dans l'impression des rapports, (rép. à int. Monk) 1400.
Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, six juges au lieu de sept, vacance, (rép. à int. Borden) 5160, 6988.
Débats, comité des, institution, (mot.) 115; remplacement de M. E. F. Clarke par M. Sam. Hughes, (mot.) 3206; 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10025 et suiv.
Demers, L. J., député de Lévis, décès, éloge, 5260.
Denrées, inspection: appointements et dépenses, (sub.) 7383.
Départements en général, dépenses casuelles, (sub.) 125.
Dépêches: transport entre Killarney et Little-Current, (rép. à int. Lancaster) 3791; entre Ashcroft et Caribou, (rép. à int. Foster, 3792; entre Lowville et Milton, (rép. à int. Henderson) 9296; entre Hamilton et Kilbridge, (idem) 9297.
Dépenses casuelles en général, (sub.) 7112.
Dorchester, comté, boîtes de scrutin, paiement à M. J. E. Cayouette pour garde, (rép. à observ. Morin) 1034, 1395.
Dukis, bois de la réserve de, (rép. à int. Bennett) 3316.
Ecoles séparées des diverses provinces, document à ce sujet, publication, (rép. à int. Foster) 2098.
Edifices publics, soin et nettoyage, (sub.) 125; édifices publics du Nouveau-Brunswick,(sub. 7442; édifices publics dans villes de moins de 5,000 âmes, (rép. à int. Foster) 4870.
Edmonton, nouvelle élection, bref, (observ.) 4321.
Elections fédérales: émission de formules de bulletins, réclamation des présidents d'élection de Lanark-sud et de la ville d'Ottawa, (rép. à int. Sproule) 1400; paiements aux présidents de scrutin, retard, (rép. à int. Roche) 6698; instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7508, 7535 et suiv.; dixième élection générale, rapport du greffier de la couronne en chancellerie, (dépôt, 8189; bill (n° 189 et n° 194, de M. R. L. Borden), (rép. à observ. Borden) 10037.
Elections au Manitoba, rapport des listes d'électeurs au greffier de la couronne en chancellerie, retard, (rép. à int. Borden) 1570, (rép. à int. Foster) 1705, 1745; Selkirk. élec-

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*
tion de 1904, président d'élection garçon de buvette, 1840.
Emballage et vente de certaines denrées principales, bill (n° 155) concernant mise en vigueur de la loi y relative, 1ère l., 6087; 2e l., 6107; en comité, 6107; 3e l., 6111.
Employés publics, nombre, (rép. à int. Sproule) 610; nommés depuis le 1er juillet 1896, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 5935, 6362, 8733.
Entenier, Henri, terres par lui obtenues, (rép. à int. Lake) 199.
Esquimault, station navale, abandon par les autorités impériales, (rép. à int. Sloan) 196.
Examinateurs du service civil, rapport, (dépôt) 5547.
Fer, primes, (sub.) 7374-75.
Ferme d'expérimentation dans la région du Niagara, projet d'établissement, correspondance, (rép. à mot. Armstrong pour doc.) 7852.
Fil de fer à clôture, inspection, (rép. à int. Lefurgey) 611, 716.
Finances, ministère, (sub.): frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124; retour du ministre au pays, (rép. à int. Foster) 337.
Foin, exportation à Boston, (rép. à int. Lefurgey) 719; transport gratuit, (rép. à mot. Foster pour doc) 2702, 3573.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde du commissaire et autres membres, (motion pour comité sur projet de résolution) 60 ; en comité, 102 ; bureau du contrôleur, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 79 ; bill (n° 8) modifiant l'acte de la gendarmerie à cheval, de 1894, 1ère l., 114 ; 2e l. et comité, 479 ; (sub.) : 7111, 8863 et suiv.; territoire du Yukon, solde de l'effectif, (sub.) 8868 et suiv.
Goélette " James W.", sauvetage de l'équipage, (rép. à observ. McLean) 4319.
Gouverneur général, changement dans instructions à lui données, (rép. à int. Maclean) 239.
Grains, inspection, nomination d'experts en grains, (rép. à mot. Ames pour doc.) 1845.
Grand-Bend, jetée, construction, (rép. à int. Armstrong) 1402.
Graminées, graines de, exportation, (rép. à int. Cockshutt) 954.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2496.
Haut commissaire à Londres, bureau, frais d'administration, appointements, (sub.) 125.
Haute cour de justice de l'Ontario, nomination d'un juge en chef, (rép. à int. Bennett) 5329.
Homards dans la baie James, (rép. à int. Ganong) 6613.
Homarderies, émission de permis pour le district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1904 et 1905, (rép. à int. Ganong) 951.
Huot, J. C., maire de l'Ange-Gardien, argent mis à sa disposition, par le Gouvernement, pour exécution de travaux, (rép. à int. Monk) 1401.
Ile du Prince-Edouard, communication avec la terre ferme, (rép. à int. Martin) 294.
Immigration : agence en Angleterre, coût, nombre d'employés, (rép. à int. Monk) 618 ; immigration en 1904, (rép. à int. Barr) 1200; immigration des enfants, (rép. à int. Wilson) 1399, 2025 ; immigration des enfants assistée par l'Etat, correspondance à ce sujet, (rép. à int. Wilson) 5598; acte de la Colombie-Anglaise réglementant l'immigration, désapprobation par le gouvernement fédéral, (rép. à int. Smith) 6612 ; déclarations fausses tendant à pousser à l'immigration, bill (n° 120), (rép. à observ. Borden) 8367 ; importation d'immigrants, marché pour dix ans avec la " North Atlantic Trading Company", protestations, (rép. à int. Monk) 8586, 9101 ; rescision de ce marché, (débat sur amendement Osler) 9664, 9699 et suiv.; rapport de M. H. Rider Haggard, le Gouvernement l'a-t-il reçu? (rép. à int. Wilson) 9745.
Immigrants, renvoi, (rép. à int. Wilson) 1661, 1931 ; immigrants venant des Etats-Unis, examen, (rép. à int. Wilson) 2286.
Impressions : comité mixte des impressions (mot.) 115 ; mot. pour envoi d'un message au Sénat annonçant nomination de M. Bristol comme membre de ce comité) 5809 ; papier et reliure, (sub.) 7103 ; impressions diverses, (sub.) 7112.
Imprimerie de l'Etat, impression des discours, retard et inexactitude, (rép. à observ. Sproule) 7901.
Imprimerie Logberg, Winnipeg, paiements à, (rép. à int. Hoche et Taylor) 4495 ; (rép. à int. Roche) 4578.
Indiens : affaires des, (sub.) : appointements, 120 ; Ontario et Québec, assistance, soins médicaux et médicaments, 234; couvertures et vêtements, 236 ; Ontario, soins idem, etc., 236 ; Provinces maritimes, Ontario et Québec, écoles, 237, 241 ; Indiens du Cap-Croker et de Gibson, appointements des chefs, 246 ; Indiens d'Oka, appointements de l'agent, 246; différends entre les Indiens d'Oka et le Séminaire de Saint-Sulpice, ont-ils pris fin ? (rép. à int. Bergeron) 246 ; Ontario et Québec, arpentage des réserves, 248; fonds d'administration des terres des Indiens, 248 ; Munceys de la Thames, société d'agriculture, aide, 249 ; construction d'un violon à Saint-Régis, 249; saisie de liqueurs à Caughnawaga par agents de la police secrète de Montréal, rapport, (rép. à int. Bergeron) 249 ; frais de justice en général, 249; affaires Buckshot et des Iroquois de Brantford, par qui le ministère public y fut-il représenté ? (rép. à int. Focter) 249.
Indian-Harbour, quai, construction, (rép. à mot. Borden pour doc.) 8367.
Intercolonial, (sub.) : frais d'administration, 7060.
Intérieur : ministère, (sub.) : appointements, 118 ; deux arpenteurs, 118 ; affaires des Indiens, appointements, absence du ministre, qui le remplace et quand sera-t-il de retour au pays, (rép. à int. Foster) 337, 1204 ; rapport du ministère, quand sera-t-il distribué? (rép. à int. Wilson) 422; (dépôt) 473 ; dépôt de certains états, (rép. à mot. Fraser pour doc.) 2364 ; sous-ministre, (rép. à int. Taylor) 4492 ; appointements, 7062.
Invasion fénienne, pensions aux vétérans, (sub.) 7110, 7115.
Johnston, T. G., député : décès, éloge, 8903.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements (comité sur résol.) 9976 et suiv.
Justice: administration, dépenses diverses, y compris le territoires du Nord-Ouest, (sub.) 105.
Lac Hay, baisse des eaux, (rép. à int. Hughes) 732.
Leach, R. A. E., emploi, (rép. à int. Roche) 1114, (rép. à int. Boyce) 1203.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Législation scolaire depuis la confédération, brochure à ce sujet, (rép. à int. Foster) 2432.

Listes électorales: listes du Manitoba, où imprimées, (rép. à int. Roche) 61; bulletins ayant servi aux élections de Prescott, Carleton, ville d'Ottawa, Glengarry et Stormont, où imprimés, (rép. à int. Pringle) 613; listes électorales d'Algoma est et ouest, de Nipissingue est et ouest, de Nipissingue et de la Rivière-à-la-Pluie, préparation et revision, (rép. à int. Boyce) 620 ; émission des formules de bulletins par l'imprimerie de l'Etat, (rép. à int. Sproule) 952 ; listes électorales, dépenses casuelles, (sub.) 7108; listes électorales au Nord-Ouest, électeurs inscrits, (rép. à int. Ames) 7588, (rép. à int. Lake) 7859.

Listes des recenseurs dans les territoires du Nord-Ouest, ayant servi aux dernières élections fédérales, (rép. à mot. McCarthy pour doc.) 2702.

Livres généalogiques, relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 2e l., (rép. à observ. Maclean) 5698.

Lois, (sub.): impression, reliure et distribution, 7103.

London, élection à faire, appel nominal le 6 juin, 6444.

Main-d'œuvre étrangère, amendements à la loi y relative, (rép. à int. Haggart) 6362.

Manitoba: aide aux cultivateurs, (rép. à int. Jackson) 950; extension des limites vers l'ouest et le nord, (rép. à mot. Roche pour doc.) 1847; intérêt payé, l'an dernier, au Gouvernement du Manitoba, sur fonds des écoles, (rép. à int. Bole) 396; élections, rapport des listes d'électeurs au greffier de la Couronne en chancellerie, retard, (rép. à int. Borden) 1570, 4798; extension des frontières du Manitoba, réponse du Manitoba au décret du 21 mars 1905, (rép. à int. Borden) 3865, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3957, 4069 et suiv., 4204 et suiv., dépêche de M. Jackson, député de Selkirk, (rép. à int. Borden) 4964.

Martin, Elie, emploi, (rép. à int. Bergeron) 7255.

Mercredi des Cendres, ajournement, (mot.) 2207.

Messages de Son Excellence: budget, transmission à la Chambre, 59 ; remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1398.

Météorologie, transfert de ce service à Ottawa, (rép. à int. Borden) 10034.

Métis: scrips accordés aux Métis canadiens demeurant aux Etats-Unis, achat et vente de réserves, etc., (débat sur observ. Foster) 6706 et suiv.; remise des titres aux Métis, (rép. à int. Foster) 7060, 7177, 7258, (débat) 7822, 7850 et suiv., enquête à ce sujet, instructions au juge Myers, (rép. à mot. Foster pour doc.) 7900, 8191, 8369, lettre de M. Chaffee, 8369; enquête, nomination d'un conseil, (rép. à int. Foster et à observ. Borden) 8732, (rép. à int. Foster) 8906; émission de scrips aux Métis, (rép. à int. Foster) 8990; certificats de terres, (dépôt), (rép. à mot. Foster pour doc.) 9244; scrips, réclamations des Métis, (rép. à int. Herron) 10037.

Milice: ministère, appointements, (sub.) 116; milice du Canada, règlements et ordonnances du roi y relatifs, (dépôt) 55.

Miliciens: rébellion de 1885 et service actif, pensions, (sub.) 7110.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Militaires de London employés à Niagara, article du "Citizen", (débat sur observ. Hughes) 7410 et suiv.

Miminegash, brise-lames, réparations, (rép. à int. Lefurgey) 1409.

Ministère, quand un représentant des territoires du Nord-Ouest sera-t-il invité à y remplacer l'hon. M. Sifton, ministre de l'Intérieur, démissionnaire ? (rép. à int. Sproule) 3369, (rép. à int. Borden) 3484, 4206; (rép. à int. Foster) 3572; absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3682 et suiv.

Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 633 et suiv.; correspondance avec les autorités impériales, (rép. à mot. Monk pour doc.) 2702, 8586.

Monnaies usées, seront-elles retirées de la circulation par le Gouvernement ? (rép. à int. Foster) 719.

Montréal : hangars dans le port, construction, réclamation F. Lyall et Fils, pour travaux supplémentaires, (rép. à int. Ames) 717, (rép. à int. Borden) 727.

Naturalisation, loi, rapports et dépenses y relatifs, (sub.) 7112.

Navires, sûreté des, bill (n° 21) modifiant la loi y relative, en comité, 766.

Ontario, province, extension de ses frontières, correspondance à ce sujet, (rép. à int. Barker) 3711, 4199-4200.

Orateur, élection de l'., (motion) 2.

Ottawa: commission d'embellissement, combien d'hommes inscrits sur le rôle de paye, (rép. à int. Perley) 400.

Oxford-nord, élection à faire, (rép. à int. Borden) 6264; appel nominal le 6 juin, 6444.

Pâques, ajournement, (rép. à int. Borden) 4497, (rép. à int. Foster) 4579; (motion) 4869.

Pêcheries: commission d'Halifax, décision accordant indemnité, demande de la province de Québec et des provinces maritimes au gouvernement fédéral de soumettre à la cour Suprême la question de leur droit de toucher cette indemnité, (rép. à int. Carvell) 2160; commission d'enquête, impression et distribution de son rapport, (rép. à int. Borden) 4673 ; pêcheries des grands lacs, commission d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Boyce) 5599 ; pêcheries, commission d'enquête à ce sujet, (débat sur observ. Ganong) 6444 et suiv., 6474 et suiv.; pêcheries, Nouvelle-Ecosse, nécessité de remplacer immédiatement inspecteur décédé, (rép. à observ. Borden) 9911.

Pensionnaires, compensation au lieu de terrain, (sub.) 7110.

Pétrole brut, primes, (sub.) 7374-75.

Phares du Canada, dépôt à Kingston, (rép. à int. Monk) 955, (rép. à int. Lalor) 956.

Pilotage, circonscription de Québec, bill (n° 171) y relatif, 1ère l., 7174; 2e l. et comité, 7607; 3e l., 7612.

Plomb, primes, (sub.) 7374-75.

Pollock, J. R., emploi, (rép. à int. Lake) 198.

Pointe-Lepreaux, N.-B., phare et sifflet de brume, gardien, destitution, (rép. à int. Ganong) 6613.

Pôle nord, expédition du capitaine Peary,(rép. à int. Maclean) 4872.

Port-Arthur et Fort-William, dragage: soumissions, (débat sur int. Bennett) 4785 et suiv., rapport du min. intérimaire des Travaux publics, dépôt, (rép. à int. Hughes) 5043.

Port-Burwell, dragage, (rép. à int. Blain) 8862.

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

Porter, Sydney, emploi, (rép. à int. Lake)198.
Postes, rapport, (dépôt) 55; réception d'argent dans les bureaux de poste, système de cotisation, (rép. à int. Chisholm) 3793; règlements relatifs aux bureaux de poste, infractions, (rép. à int. Barr) 6986.
Preston, W. T. R., agent d'immigration en Angleterre, (rép. à int. Wilson) 470, son traitement, (rép. à int. Monk) 472.
Prorogation: à quelle date? (rép. à int. Borden) 10013, 10034, (observ.) 10025, 10034.
Provinces, subventions du gouvernement fédéral aux, remaniement, (rép. à mot. Carvell pour doc.) 2198; droits des provinces, écoles du Manitoba, article du "Soleil", (débat sur observ. Maclean) 1827 et suiv.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 7067 et suiv.
Québec, crise politique, mission de l'honorable M. Brodeur, (observ. sur int. Léonard) 861 et suiv.
Questions pendantes entre le Dominion et les provinces d'Ontario et de Québec, services rendus par les employés de l'administration, (sub.) 7113.
Rapports : différents rapports des ministères, dépôt, (rép. à int. Foster) 52.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 659 et suiv.
Saint-Abdon, bureau de poste, (rép. à int. Morin) 6793.
Saint-François, île d'Orléans, envoi d'argent par le Gouvernement, pour travaux dans cette paroisse, (rép. à int. Monk) 1402.
Saskatchewan, provincee: bill (n° 70) la créant et pourvoyant à son organisation, 1528;choix de Régina comme capitale permanente, (rép. à int. Lamont) 1665; à quand la 2e lecture? (rép. à int. Foster) 2114; modification du bill (n° 70), racontars de journaux à ce sujet, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (rép. à observ. Borden) 2139.
Sauvetage, équipes de, dans la Nouvelle-Ecosse, (rép. à int. Sinclair) 953.
Secrétariat d'Etat, rapport, (dépôt) 5548; nombre d'employés dans ce département, (rép. à int. Henderson) 8337; employés et revenu, (rép. à int. Belcourt) 8862.
Selkirk, Man., élection fédérale de 1904, président d'élection, garçon de buvette, (rép. à int. Northrup) 1840.
Sénat: salaires et dépenses casuelles, (sub.) 7098.
Sénat et Chambre des communes, indemnité sessionnelle, augmentation, (comité sur projet de résol.) 9953 et suiv.
Séparateurs centrifuges: pétition pour loi confirmant droits d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples relativement à certains brevets d'amélioration, (rép. à mot. Calvert pour lecture, réception, etc.) 6696 et suiv.
Serments d'office, prestation, bill (n° 1) 5.
Service civil, liste, (dépôt) 52.
Service frigorifique (observ.) 8370.
Seymour, D. G., plainte au sujet d'un homestead, (rép. à int. Borden) 9249.
Sherbrooke, salle d'exercice militaire, construction, (rép. à int. Worthington) 200; bureau de poste, améliorations, (rép. à int. Worthington) 200.
Sifton, hon. Clifford, démission, explications, (débat) 1935 et suiv., 1950.
Steamers: subventions, (rép. à int. Martin) 617; compartiments frigorifiques à bord, données thermographiques, (rép. à mot. Henderson pour doc.) 1846; steamers transatlantiques, Montréal, places à bord, accaparées par la maison Armour, de Chicago, (rép. à int. Taylor) 4359, 5548; (sub.): service entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7245; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7245, 7334; entre l'île du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7246; service d'hiver entre Québec et ports du Saint-Laurent et la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7249; service entre Victoria, Vancouver, ports intermédiaires et Skagway, 7249; entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7250; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande, 7252; entre le Canada et le Japon, 7252; entre le Canada et la France, 7252.
Steamer "Lévis", propriété, usage, etc., (rép. à int. Lewis) 955.
Steamer "Scout", accident, explosion, enquête, (rép. à int. Monk) 4961, aide aux familles des victimes, (rép. à int. Broder) 4961, enquête, (rép. à int. Taylor) 4962.
Subsides : projet de résolutions, (mot.) 7121; bill (n° 168) accordant subsides, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7121.
Sutherland, Hon. James, ministre des Travaux publics, malade, situation anormale, devrait donner sa démission, etc., (rép. à observ. Maclean) 2026; décès, éloge, 5435.
Sydney, marchandises y transportées par l'Intercolonial, frais de transport et d'entreposage, (rép. à mot. Martin pour doc.) 1846.
Télégraphes, américanisation des lignes canadiennes, (rép. à observ. Monk) 7820.
Téléphones : contrôle des lignes, (rép. à observ. Maclean) 1302 et suiv.; raccordements, (débat sur observ. Maclean) 9757; discussion du rapport du comité des téléphones, (rép. à int. Maclean) 9911.
Tempérance, loi, dépenses y relatives, (sub) 7112.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5911-26 et suiv.
Terres scolaires, ventes à l'enchère, de 1900 à 1904, (rép. à int. Lake) 764.
Terres fédérales : vendues au Nord-Ouest, rapport à ce sujet, (rép. à mot. Foster pour doc.) 1207; quelles terres sont à vendre, et à quel prix ? (rép. à int. Lake) 2023; sont-elles réservées aux colons seulement ? (rép. à int. Foster) 2024; vendues au Nord-Ouest pendant le dernier exercice (rép. à int. Foster) 2098; vente de terres situées près de New-Westminster, (rép. à int. Lancaster) 4493; affermage de terres à pâturage au nord de la rivière Thompson, (rép. à int. Foster) 2600; détournements par M. Nixon, agent des terres près de Macleod, démission, (rép. à int. Foster) 6176; M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8305 et suiv.; enquête, (rép. à int. Foster) 8368, 8907; deuxième enquête, renseignements, (rép. à observ. Foster) 10011.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en provinces, bill à cette fin, (rép. à int. Foster) 52, 276; impression du bill, retard, (rép. à int. Foster) 1745, (rép. à int. Haggart) 1833, impression d'un grand nombre d'exemplaires, (rép. à int. Sproule) 1868; quand sera présenté le projet de résolutions relatif aux bills à cette fin, (rép. à int. Maclean) 1662; démission de fonctionnaires en 1904, (rép. à int. Herron) 1403; clôture en fil de fer métallique le long de

Laurier, Sir Wilfrid—*Suite.*

la frontière méridionale, construction, (rép. à int. Clements) 5599, 5701 et suiv., 5812 et suiv., (débat), soumissions demandées pour cet ouvrage, (rép. à mot. Borden pour doc.) 5935; employés fédéraux, ingérence dans élections, (débat sur observ. Lake) 9947 et suiv.

Tignish, brise-lames, soumissions, (rép. à int. Lefurgey) 7175.

Timbres de commerce : décision à ce sujet, (rép. à int. Monk) 5255, (rép. à int. Stockton) 5544, (rép. à int. Léonard) 7056, (rép. à int. Ames) 7859; abolition, bill (n° 196), en comité, 9649 et suiv.; 3e l., 9746.

Tison, R. Aimé, employé à l'imprimerie de l'Etat, (rép. à int. Desjardins) 6613.

Toronto : pont de la rue Yonge, construction d'un viaduc, (rép. à int. Kemp) 612.

Toronto-centre : nouvelle élection, bref, (rép. à int. Foster) 3368, 3484; préparation d'une nouvelle liste d'électeurs, (rép. à int. Osler) 3368, 3484.

Trèfle, graines de, exportation, (rép. à int. Cockshutt) 954.

Trésorerie, conseil de la, (sub.) : frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124.

Transports, commission des, rapports, (rép. à mot. Daniel pour doc.) 2702.

Travail, département du, rapport, (dépôt) 55.

Travail dans les houillères, acte de la Colombie-Anglaise le réglementant, désapprobation par le gouvernement fédéral, (rép. à int. Smith) 6612.

Travaux publics : ministère, (sub.) : 628 et suiv.; démission de l'hon. M. Sutherland, ministre des, (rép. à int. Borden) 5159; absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3682 et suiv.; vacance dans le ministère par suite du décès de l'hon. M. Sutherland, élection à faire, (rép. à observ. Maclean) 5594 ; (rép. à int. Foster) 6174 ; l'hon. C. S. Hyman nommé ministre, 6444.

Tuberculose, mesures préventives, (rép. à mot. Perley pour comité mixte des deux Chambres) 8843; rapport du comité mixte des deux Chambres, (observ. sur mot. Perley pour adop.) 9744.

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 734 et suiv., 959.

Valeurs provinciales, comme placement de biens en fidéicommis en Angleterre, (rép. à observ. Borden) 9761 et suiv.

Vétérans de 1866 et 1870, octroi de terres en récompense de leurs services, (rép. à observ. Monk) 6175.

Walsh, John, mis à la retraite, (rép. à int. Henderson) 8336.

Yukon : ordonnances du Territoire du, (dépôt) 55 ; concession Treadgold, rapport du juge Britton, (rép. à int. Sproule) 859, 1204; retard dans l'ouverture des boîtes de scrutin, élection de 1904, (rép. à observ. Borden) 1033, 1116; commissaire (M. Congdon), démission et remplacement, (rép. à int. Borden) 5160; nomination de M. F. T. Congdon comme jurisconsulte du conseil territorial, (rép. à int. Thompson) 7176; réformes à faire au Yukon, (débat sur observ. Thompson) 7231 et suiv.

Lavergne, Armand, *Montmagny.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3866 et suiv.; opinion de Mgr Legal au sujet des écoles, (int.) 6317 ; en comité sur bill (n° 69) art. 2, 15 et 16, 7289-7310 ; idem, art. 15 et 16, 8546, 8562 ; (définition du terme orangiste) 8572 et suiv.; idem, art. 12, 8659 ; idem, art. 2, 8760, 8801-23 et suiv.; bill (n° 69), 3e l., 9057 et suiv.; déclare ne vouloir voter ni pour ni contre, 9080.

Chemin de fer de Brandon à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson, bill (n° 179) concernant la compagnie du, 1ère l., 7816 ; 2e l., 8189, 8285, 8335 ; comité, 8859, 9265 ; 3e l., 9265.

Chemin de fer Central du Canada, bill (n° 178) concernant la compagnie du, 1ère l., 8189, 8285, 8335 ; comité, 9265 ; 3e l., 9265.

Edifices publics, combien construits depuis la naissance de la Confédération, et combien ont-ils coûté ? (int.) 1457.

Edmonton, nouvelle élection, bref, (observ.) 4322.

Exposition de Liège, étalage canadien, (mot. pour doc.) 9922.

Intercolonial : modification de l'horaire, (observ. sur int. Daniel) 6982.

Journaux, comptes rendus à sensation, (observ.) 3367.

Maclean, M. W. F., député de York-sud, a-t-il démissionné pour se présenter dans London ? (int.) 6519 ; félicitations à M. Maclean pour n'avoir pas démissionné) 7589.

Owen, David Thomas, bill (n° 177) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère l., 7816 ; 2e l., 8189, 8285, 8335 ; comité, 8858, 9265 ; 3e l., 9265.

Travail : département du, (sub.) 7703 et suiv.

Lavergne, Louis, *Drummond et Arthabaska.*

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 295.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 1337.

Intercolonial, (sub.) : déviation de ligne à Mitchell, 2031 et suiv.

Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8429 et suiv.

Lefurgey, Alfred A., *Prince, I. P.-E.*

Baie de Richmond, quai, reconstruction, (sub.) 1815.

Canal des Galops, (sub.) 1275 et suiv.

Cascumpec, fermeture du nouveau chenal, (int.) 2884.

Chambre des communes, distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Hughes) 266.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, études préliminaires, (int.) 615; (sub.); embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2222 et suiv.; 7663; embranbranchement de Cardigan au pont Montague, 2268 et suiv.; améliorations à Summerside, 2274.

Dépêches: distribution gratuite dans les campagnes, (observ. sur mot. Lennox pour doc.) 2191; service de l'Ile du Prince-Edouard, retards, (observ. sur rép. de sir Wm. Mulock à int. McLean) 2363; nouvelle convention pour transport des dépêches dans l'Ile du Prince-Edouard, (int.) 5435.

Lefurgey, Alfred A.—*Suite.*
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 707 et suiv.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 507 et suiv.
Fil de fer à clôture, inspection, (int.) 611, 716.
Foin, exportation à Boston, (int.) 719.
Hareng canadien, industrie du, (int.) 1198, 5544.
Howard's-Cove, quai, (int.) 4823.
Ile du Prince-Edouard, service postal entre l'île et la terre ferme, interruption, retards, (int.) 1204, 1831; service postal d'hiver, (sub.) 2785 et suiv.) jetée brise-lames dans les environs de la Pointe-Carleton ou de Cap-Traverse, construction, (mot. pour doc.) 2888; communication avec la terre ferme, voyageurs retenus à Pictou, (int.) 4928 ; nouvelle convention pour transport des dépêches, (int.) 5435.
Intercolonial, crédit général, (sub.) 7663 et suiv.
Miminegash,brise-lames, réparations, (int.) 1409, 1811.
Ostréiculture, (sub.) 3024.
Pêcheries: pêche de la morue par immigrants d'Irlande et d'Ecosse, (int.) 611; navires employés à la protection des pêcheries, service, coût, (int.) 1408.
Phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2857 et suiv.
Prisons, (sub.): Edmonton, 507 et suiv.
Rivière Miminegash, dragage, (int.) 3956.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1734 et suiv.
Steamers: service maritime et fluvial, coût, (int.) 1409; (sub.): service entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7248 et suiv.; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7250 et suiv.
Summerside, salle d'exercice, (int.) 1631; port, brise-lames, (sub.) 1816 et suiv.
Télégraphe à l'Ile du Prince-Edouard, tarif, (int.) 112.
Télégraphes, (sub.) ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7778 et suiv.
Télégraphe Marconi: installation à bord des steamers "Stanley" et "Minto", (int.) 197; installation à Glace-Bay et à Table-Head, contribution du Gouvernement, etc., (int.) 400.
Thessalon, receveur de la poste, destitution, (débat sur observ. Boyce) 6335.
Tignish, brise-lames, soumissions, (int.) 7175.

Lemieux, Hon. Rodolphe, *Gaspé et Nicolet.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3423 et suiv.; en comité sur bill (n° 69) art. 12 et annexe, 8350; idem, art. 15 et 16, 8565 et suiv. (article du "Canada"); idem, art. 12, 8630-61; idem, art, 2, 8750 et suiv.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134), en comité, 6103.
Compagnies, bill (n° 187) modifiant la loi de 1892 y relative, 1ère l., 8732.
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7000 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2576.
"Gillies Frères", bill (n° 95) les concernant, en comité, 2873 et suiv.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 9816.

Lemieux, Hon. Rodolphe—*Suite.*
Intercolonial, (sub.): déviation de ligne à Mitchell, 2029.
Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6609 et suiv.
Laprairie, brise-glaces et autres travaux, (sub.) 9814.
Ministère: absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3677 et suiv.
Montmorency, quai, (sub.) 7004 et suiv.
Montréal, édifice du revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., 1171 et suiv.
Pêcheries : commission d'enquête à ce sujet, (débat sur observ. Ganong) 6477 et suiv.
Port-Hawkesbury, quai, (sub.) 6989.
Rivière Maskinongé, dragage, (sub.) 9814.
Rivière Saint-Maurice, dragage, (sub.) 7003.
Steamers, (sub.) : service entre Québec et le bassin de Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires, 968 ; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 977 ; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 988.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9652 et suiv.

Lennox, Haughton, *Simcoe-sud.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 4233, 4257 et suiv.; procès-verbal du vote, (débat sur observ. McIntyre) 5552 ; en comité sur bill (n° 69) art. 2 à 15, 5904 et suiv.; idem, art. 15 à 23, 6057 et suiv., 6215; idem, art. 15 et 16, 8563 et suiv.
Auditeur général : mesures prises pour retenir ses services, (int.) 616.
Audition des comptes publics, acte de l', institution d'un comité spécial pour l'étudier, (observ.), débat, 9847 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (observ.), débat, 474.
Barrie, débarcadère d'Allandale, (sub.) 9818 et suiv.
Canal de Cornwall, agrandissement, (sub.) 1272.
Canal des Galops, agrandissement, (sub.) 1273 et suiv.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 1547 et suiv.
Canal Welland, enlèvement de piles centrales et reconstruction de ponts, (sub.) 1890 ; travaux, (sub.) 1560.
Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand Tronc, (observ. sur int. Haggart) 2793.
Chemin de fer le Grand Tronc, compagnie du, appel au conseil privé, acte 4, Edouard VII, ch. 31, (int.) 9297.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2243.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5865 et suiv., 6098 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National, plans des gares terminales, (débat sur mot. Boyce pour doc.) 2934 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, 3e l., 9041 et suiv.
Chenal du Nord, creusage, et construction d'un barrage, (sub.) 1282.
Code criminel de 1902, bil (n° 23) le modifiant quant aux maisons de prostitution, 2e l., 767.

Lennox, Haughton —*Suite.*

Commission des chemins de fer : personnel, et fonctionnement, (sub.) 1593 et suiv., 1607 et suiv.; destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) débat, 518, 600 et suiv., rapport de la commission, dépôt, (mot. pour doc.) 2099, 6264, 6363 ; destitution et pension des juges appelés à la présider, en comité sur bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, 1672 et suiv.; travaux accomplis par la commission pendant le dernier exercice, compte rendu, (mot. pour doc.) 2099.

Compteurs hydrauliques, inspection, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8882 et suiv.

Conseil de la Trésorerie, meilleure entente avec le bureau d'audition, mesures prises par le Gouvernement à cette fin, (int.) 2024.

Dépêches : distribution gratuite dans les campagnes, (mot. pour doc.) 2162.

Emballage et vente de certaines denrées, bill (n° 155) y relatif, en comité, 6110 et suiv.

Fort-William, dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785 et suiv.

Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1895.

Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial, (sur observ. Maclean) 2007 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 343 et suiv., 1869 et suiv.; 3e l., 1957 et suiv.; amendement, 1966, rejeté sur division, 1970.

Indiens, (sub.): Indiens du Nouveau-Brunswick, dépenses diverses et imprévues, 6659 et suiv.

Intercolonial, (sub.): 2349 et suiv.

Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9976 et suiv.; bill (n° 204), en comité, 10017 et suiv.

Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6817 et suiv.

Livres généalogiques du bétail. bill (n° 148), en comité, 6049 et suiv.; réunion à Ottawa, (sub.) 6821 et suiv.

Ministère: absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3699 et suiv.

Montréal, (sub.): hôtel des Postes, améliorations, 1180; installation de tubes pneumatiques pour fins postales, 1189.

Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 795 et suiv.

Phares: entretien et réparations, (sub.) 6782 et suiv.

Port-Arthur, dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785 et suiv.

Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1366 et suiv.

Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6830 et siuv.

Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 682 et suiv., 1134 et suiv., 1528 et suiv.

Revenu de l'Intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8884 et suiv.

Sénat et Chambre des communes, indemnité sessionnelle, augmentation, (en comité sur projet de résol.) 9952.

Simcoe-sud, établissement d'un camp militaire à, (observ.) 9937 et suiv.

Statuts fédéraux, refonte des, paiements,(sub.) 8880 et suiv.

Lennox, Haughton—*Suite.*

Terres fédérales, Yukon, approbation des règlements y relatifs, (observ. sur projet de résol. à cette fin) 10007 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 160) y relatif, 2e l. et comité, 8976-80 et suiv.

Leonard, J. E. Emile, *Laval.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5513 et suiv.; en comité, art. 12, 8630-42; idem, art. 2, 8824; 3e l., 9071, 9096, amendement à l'art. 2, 9071, rejeté. 9096; bill (n° 70) 3e l., 9095, amendement à l'art. 2, (écoles séparées) 9095, rejeté, 9096-97.

Milice: officiers militaires ayant passé avec succès leurs examens, publication de leurs noms dans la " Gazette Officielle ", (int.) 9100.

Québec, (province) : crise politique, mission de l'hon. M. Brodeur, (int.) 788, 860, 868.

Terrebonne, quai et abords, (sub.) 7558 et suiv.

Timbres de commerce, décision à ce sujet, (int.) 7056.

Lewis, Edward Norman, *Huron-ouest.*

Canaux: études et inspection, (sub.) 1577.

Pêcheries: steamers employés à la protection des pêcheries, noms, tonnage, etc., (int.) 1406.

Phares, à l'île d'Anticosti, coût, (int.) 1934; phares et service côtier, steamers pour besoins d'iceux, (int.) 1935.

Phare flottant de " Lurcher ", mémoires reçus au sujet de ce phare, depuis le 1er janvier 1904, au ministère de la Marine et des Pêcheries, (mot. pour doc.) 2437, coût et livraison de ce phare, (mot. pour doc.) 2437.

Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1333 et suiv.

Ile du Prince-Edouard, service postal entre l'île et la terre ferme, (observ. sur int. Lefurgey) 1205.

Marine et Pêcheries, ministère: entreprises acordées à d'autres que les plus bas soumissionnaires, depuis 1er juillet 1903, (mot. pour doc.) 958.

Steamers: employés à la protection des pêcheries, noms, tonnage, etc., (int.) 1406; service maritime et fluvial, coût, (int.) 1405.

Steamer " Lévis ", propriété, usage, etc., (int.) 955.

Logan, Hance J., *Cumberland.*

Apple-River, quai, (sub.) 1809 et suiv.

Câbles télégraphiques dans l'empire, (mot. pour doc.) 1456.

Chambre des communes, distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Hughes) 265.

Chemin de fer de Calgary, Red-Deer et Battleford, bill (n° 19) constituant en corporation la compagnie du, 1re l., 333; 2e l., 434; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 434; en comité, 2823, 2871; 3e l., 2872.

Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 556, 572, 586 et suiv.

Logan, Hance J.,—*Suite.*

Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkaneen, bill (n° 34) y relatif, en comité, 1783 et suiv.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3287 et suiv.; 3e l., 3519.

Immigration : bill (n° 120) relatif aux déclarations fausses ayant pour objet de pousser à l'immigration, 1ère l., 2426; (observ. Borden) 8367; 2e l. et comité, 9923-24; 3e l., 9925.

Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 2797 et suiv.

Téléphones : commission d'investigation, (débat sur mot. Mulock) 2792.

Loggie, William Stewart, *Northumberland, N.-B.*

Intercolonial, tarifs, (débat sur rép. de l'h. M. Emmerson à observ. Taylor) 6260 et suiv.

Macdonald, Edward M., *Pictou.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 9.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69) arts 15 et 16, 8482 et suiv.

Bétail de Pictou, maladie, (int.) 9295.

Charbon anthracite d'Ecosse, importation au Canada, (mot. pour doc.) 9921.

Chemin de fer Canada-Atlantique : achat par le Grand-Tronc, (rép. à int. Maclean) 761; bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1re l., 761; 2 l., 949; en comité, 4359, 4364; 3e l., 4534, 4537.

Chemin de fer canadien du Nord, bill (n° 58) concernant la compagnie du, (amendements du Sénat) 9294.

Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 761; 2e l., 949; en comité, 2875, 3769, 4000, 4244, 4323.

Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5872 et suiv.

Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, en comité, 1785.

Ile du Prince-Edouard, communications avec la terre ferme, service de steamers, (sub.) 962; service postal d'hiver, (sub.) 2780.

Intercolonial, matériel roulant, (sub.) 9730 et suiv.

Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9974.

Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4113.

Milice : simples soldats, promotion au rang d'officiers, (int.) 9384.

Naturalisation, bill (n° 184) modifiant la loi y relative, en comité, 8899.

Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9790 et suiv.

Steamers, (sub.) service entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 948.

Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2709 et suiv.

Tatamagouche, quai, (sub.) 9803.

Macdonell, Angus Claude, *Toronto-sud.*

Alexandria, bureau de poste, construction (int.) 1839.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (° 69 et 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5360 et suiv.

Baie Georgienne et route de la Pointe à Baril, chenal de Devil's-Elbow, améliorations, (sub.) 7041 et suiv.

Compagnies d'assurance sur la vie, total des fonds par elles placés par voie d'achats ou de prêts, (mot. pour doc.) 3319.

Compagnie électrique et du gaz de Montéry, (à responsabilité limitée) bill (n° 89) y relatif et à l'effet de changer son nom en celui de compagnie du chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Montéry, 1ère l., 2097; 2e l., 2157 ; en comité et 3e l., 2824.

Compagnie dite "Paper Goods Company", bill (n° 68) modifiant les brevets de la, 1ère l., 1481; 2e l., 1607; en comité et 3e l., 2824.

Cour de l'Echiquier, bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, 1ère l., 1031 et suiv.

Dragage, (sub.) : nouvel outillage, 7045 et suiv.

Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2524.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 369, 390 et suiv.

Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2769.

Intercolonial : pensions de retraite pour les vieux employés, (int.) 2600, 9244, 9505.

Main-d'œuvre étrangère : importation et déportation d'ouvriers étrangers, (sur observ. Foster) 7678 et suiv.

Port-Stanley, port, travaux, (int.) 1839.

Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 675, 1136 et suiv., 1532.

Rondeau, port, travaux, (int.) 1839.

Salles d'armes, construction, (sub.) 1729 et suiv.

Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9500.

Statuts, refonte des, (int.) 780.

Sud-africain, concessions minières refusées à des Canadiens, (observ.) 9752.

Toronto : pont et brise-lames, travaux, état des frais, de 1880 à 1904, (mot. pour doc.) 421 ; salle d'exercice, (sub.) 1651 ; entrepôt de vérification, 1651 ; port, travaux, adjudication de l'entreprise, (int.) 1840 ; nouveau bureau de poste, (int.) 6983 ; port, (sub.) : passe de l'Est, 7735 ; brise-lames de l'île, prolongément, 7737 et suiv.

Travail : département du, (sub.) 7712.

MacLaren, Alexander F., *Perth-nord*

Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. Mackenzie pour adop.) 5123 et suiv.

Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8398 et suiv.

Maclean, Alexander K., *Lunenburg.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5395 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 29, 5983.

Pêcheries : pêcheurs des Etats-Unis sur côtes de la Nouvelle-Ecosse, (observ.) 8091.

Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6834 et suiv.

Maclean, William F., *York-sud, O.*,
Adesse en réponse au discours du trône, (débat) 42.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70) les organisant, présentation sans que l'hon. M. Sifton ait été consulté, (débat sur observ. Borden) 2299 ; (débat sur mot. Laurier pour 2 l. du bill (n° 6) 5520 et suiv.; bill (n° 70) 2e l., 5543 ; préparation de la liste des électeurs des nouvelles provinces, modification de la loi à ce sujet, (int.) 5596 ; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5601 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), arts 1 à 5, 5730 et suiv., idem, art. 2 à 15, 5852-74 ; idem, art. 15 à 22, 6134 et suiv. idem, art. 15 à 23, 6176 et suiv.; idem, art. 12, 7904 et suiv.; art. 12 et annexe, 8353.
Anciens ministres, pensions, (comité sur projet de résol.) 9962 et suiv.
Apple-River, quai, (sub.) 1806 et suiv.
Assurances et santé publique, bill (n° 200) concernant inspecteur et préposé général, 2e l., 9913.
Banques, bill (n° 181) modifiant la loi des, en comité, 8898.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur observ. Lennox) 476.
Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 468.
Canal Welland, éclairage électrique, (sub.) 9594.
Canso, édifice public, (sub.) 1074 et suiv.
Chambre des communes : distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Bergeron) 251 ; (observ. sur int. Hughes) 264 ; besogne de la Chambre, comité des subsides en l'absence des ministres, (observ.) 1295 ; besogne de la Chambre, (observ. sur motion Laurier pour priorité des mesures du Gouvernement, les lundis) 3483.
Chemins de fer, bill (n° 4) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 9 ; retiré, 3864 ; bill (n° 2) ; idem, 2e l., 315 ; en comité, 3363 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, achat par le Grand-Tronc, (int.) 761.
Chemin de fer canadien du Pacifique, compagnie du, taxation municipale de ses terres, décision de la cour suprême déclarant qu'elles ne sont pas soumises à l'impôt municipal, etc., (observ.) 2114 et suiv.
Chemin de fer du Grand Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4000 et suiv.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, coût et frais de justice, (int.) 110.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5860 et suiv., 6092 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (observ. sur int. Foster) 241.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8845 et suiv.
Commerce : impôt sur agents de commerce dans la province de Québec, (observ.) 10035.
Commission des chemins de fer, démission de l'honorable M. Blair comme président, vacance non encore remplie, (débat sur explications de sir Wilfrid Laurier) 56 et suiv.; destitution et pension de juges appelés à en faire partie, (observ. sur mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 336, 521 et suiv.; bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, en comité, 1665 et suiv.; tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2108 et suiv.
Compagnie d'assurance la "Souveraine", contre l'incendie, bill (n° 26) la constituant en corporation, en comité, 1833.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 1337 et suiv., 1973 et suiv., 3066 et suiv., 3285 et suiv.; 3e l., 3516 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2835.
Compagnie dite "Imperial Guarantee and Accident Company of Canada", bill (n° 98) la constituant en corporation, en comité, 2881 et suiv.
Compagnie dite "Ottawa and Minnesota Power Company", bill (n° 86) y relatif, amendements du Sénat, (débat sur mot. Conmee pour adop.) 10042.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3779 et suiv.
Corporation des canaux canadiens, bill (n° 72) lui conférant la personnalité civile, 2e l., 1835.
Elections fédérales, bill (n° 19) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ere l., 277.
"Facer Solid Steel Car wheel Company", de Perth, bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, en comité, 1339 et suiv.
Gouverneur général, changements dans instructions à lui données, (int.) 239.
Graines de semence, inspection et vente, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résol.) 54 et suiv.
Immigration chinoise, application de la loi, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026 et suiv.
Intercolonial, crédit général (sub.) 7617 et suiv.; proposition de rachat de cette ligne ou de libre parcours sur icelle par le Grand Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, (int.) 9495.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9965 et suiv.
Livres généalogiques relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 2e l., 5697 et suiv.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 130) pour lui faire droit, en comité, 6513.
Manitoba, extension de ses frontières vers l'ouest et le nord, (observ. sur mot. Roche pour doc.) 1847 et suiv.; extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3974 et suiv., 4104 et suiv.
Ministère : vacance dans le ministère par suite du décès de l'honorable M. Sutherland, élection à faire, (int.) 5592.
Ministres, trop souvent absents de la Chambre, (observ.) 2835.
Naturalisation, bill (n° 184) modifiant la loi y relative, en comité, 8898 et suiv.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9789 et suiv.
Pôle nord, expédition du capitaine Peary, (int.) 4872.
Pont du sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1341 et suiv.

Maclean, William F.—*Suite.*

Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1326.
Provinces, droits des, écoles du Manitoba, article du "Soleil", (observ.) débat, 1822.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 663 et suiv.
Revenu de l'intérieur, bill (n° 176) modifiant la loi du, en comité, 8888 et suiv.
Sénat et Chambre des communes, indemnité sessionnelle, augmentation, comité (sur projet de résol.) 9955 et suiv.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1841 et suiv.
Steamers, (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 903 et suiv.; service entre Saint-Jean et Halifax, viâ Yarmouth et les ports intermédiaires, 965; entre le Canada et le Sud-africain, 1018.
Sutherland, Hon. J., ministre des Travaux publics, malade, situation anormale, devrait donner sa démission, etc., (observ.) 2025.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6515 et suiv.
Téléphones: contrôle des lignes, (observ.) (débat) 1298; service municipal à Port-Arthur et à Fort-William, requête pour le relier aux stations du Pacifique-Canadien, (observ. sur mot. Boyce pour doc.) 1445; compagnie de téléphone du Nord-Ouest, incorporation, bill (n° 28), en comité, 1975; (observ. sur mot. Turriff pour 3e l.) 2428; commission d'investigation, (débat sur mot. Mulock) 2791; raccordements, (observ.) 9754; discussion du rapport du comité des téléphones, (int.) 9911.
Terres fédérales, dépenses casuelles, publicité, appointements, (sub.) 9514.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en provinces, quand sera présenté le projet de résolutions relatif aux bills à cette fin, (int.) 1662; (voir Alberta et Saskatchewan, lettres A et S); frontière méridionale, clôture, (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5830 et suiv.
Travail: département du, (sub.) 7712 et suiv.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet de résol.) 293; bill (n° 10) à cette fin, en comité, 736 et suiv.

Macpherson, Robert George, *ville de Vancouver.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, écoles séparées, présentation d'une pétition, explication de nature personnelle, 2788.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, (débat sur observ. Lennox) 475.
Bills (nos 177, 178, 179, 182, 183 et 185), (mot. demandant inscription au feuilleton pour 2e lecture) 8189.
Chambre des communes, distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Hughes) 264.
Chemin de fer de Kaslo et de Lardo-Duncan, (motion demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents 3865.
Chemin de fer de Vancouver et de la Côte-Kootenay, bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 4201; 2e l., 4537; en comité et 3e l., 6105.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8513 et suiv., 8855.

Macpherson, Robert George—*Suite.*

Chemin de fer de Vancouver, Westminister et Yukon, bill (n° 42) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; 3e l., 1607.
Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 855; 2e l., 949; en comité, 2875; 3e l., 2877.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur motion Hughes) 2462.
Immigration, agents et employés, appointements, (sub.) 9446 et suiv.
Immigration chinoise, application de la loi y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1028 et suiv.
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2214 et bill (n° 147), idem, 2e l. et comité, 7594 et suiv.
Monnaies, hôtel des, construction, (sub.) 636 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1373 et suiv.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9652.
Yukon: réformes à faire, (débat sur observ. Thompson) 7225 et suiv.

McCarthy, Leighton Goldie, *Simcoe-nord.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bill (n° 69 et n° 70) (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4206 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 6018; idem, art. 15 à 23, 6062 et suiv
Bateaux à vapeur, inspection des, bill (n° 6) modifiant la loi y relative, 1ère l., 59; 2e l., 331; (mot. pour renvoi à un comité spécial) 331.
Canal de la Trent, pour compléter écluses, (sub.) 9574 et suiv.
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 3522; comité, 7793-7794, 7799, 7852; 3e l., 8035-46.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2828 et suiv.
Manitoba: extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4085 et suiv.
Phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2842 et suiv.
Sifton, Hon. C., démission, explications, (débat) 1944 et suiv.

McCarthy, Maitland Stewart, *Calgary.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2621 et suiv.; bill (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3454 et suiv.; annexes des bills (n° 69 et n° 70), qui les a préparées? (int.) 5597; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5615 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5726 et suiv.; idem, art. 2 à 15, 5876 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5937; idem, art. 12, 7911 et suiv., 8000, 8062 et suiv, 8115 et suiv.; 8204 et suiv., art. 12 et annexe, 8338 et suiv.; art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8440 et suiv.; art. 12, 8698 et suiv.; en comité sur bill (n° 70), 8937 et suiv.; bill (n° 69), 3e l., 9072 et suiv., amendement à l'art. 12, (suppression et remplacement de cet article) 9072, rejeté, 9072-74.

McCarthy, Maitland S.—*Suite.*
Boisdale, quai, (sub.) 9808.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6298 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, (Yukon), solde de l'effectif, (sub.) 8875 et suiv.
Hygiène des animaux, (sub.) 2413 et suiv.
Listes électorales des territoires du Nord-Ouest ayant servi aux dernières élections fédérales, préparation, (mot. pour doc.) 627, 2701.
Manitoba: frontière, extension vers l'Ouest ou le Nord, (mot. pour doc.) 2161.
Petit lac des Esclaves, (int.) 7175.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9797.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6862.
Terres fédérales, dans les territoires du Nord-Ouest, nombre d'acres non encore concédés, (mot. pour doc.) 628.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 156) modifiant loi relative à la représentation, en comité, 8986 et suiv.

McCool, Charles Arthur, *Nipissingue.*
Chemin de fer de Timagami, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3250.
Compagnie dite "Metal Volatilization Company", bill (n° 183) relatif à un brevet lui appartenant, 1ère l., 7991; 2e l., 8189, 8285, 8335; comité et 3e l., 9264.
Compteurs hydrauliques, bill (n° 188), en comité, 9627.
Dawson's-Point, quai, (sub.) 7729.
Fabre, (canton Fabre), quai, (sub.) 7447.
Vibert, Philip, bill (n° 172) pour lui faire droit, 1ère l., 7254; 2e l., 7377, 7419; en comité et 3e l., 7797.

McIntyre, Gilbert H., *Perth-sud.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5298 et suiv., vote, procès-verbal, (observ.) débat, 5548 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, sixième rapport du comité de l'agriculture, (dépôt) 8287.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 3347 et suiv.
Chemin de fer de Sainte-Marie et de l'Ontario Occidental, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 433; en comité et 3e l., 903.
Ottawa, palais législatif, améliorations, (sub.) 1638.

McIsaac, Colin F., *Antigonish.*
Antigonish, édifice public, (sub.) 889 et suiv., 1063 et suiv.
Comptes publics: comité, convocation aussitôt que possible, (rép. à observ. Monk) 422; rapport de 1904, (mot. pour renvoi au comité spécial) 607.
Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 779.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 y relative, en comité, 483.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2777.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9785 et suiv.
Tarif américain, drawbacks accordés sur matière première, (observ.) 780.

McKenzie, Daniel D., *Cap-Breton-nord et Victoria.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3833 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 6024; art. 12, 8683-94, 8716.
Dépêches, transport, service rapide canadien, (oberv.) débat, 9996 et suiv.
Goélette "Agnès G. Donohue", saisie, (observ.) 1570.
Hygiène publique, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2409 et suiv.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9966; bill (n° 204), en comité, 10016 et suiv.
Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 2798 et suiv.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2409 et suiv.
Sauvetage, (sub.) 2743 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2720.
Sydney-Mines, édifice public, (sub.) 1094.

McKenzie, Peter H., *Bruce-sud.*
Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs de chemins de fer, (mot. pour adop.) débat, 5104 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, sixième rapport du comité d'Agriculture (mot. pour adoption) débat, 9212 et suiv.
Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 25) concernant la compagnie du, 1ère l., 515 ; 2e l., 608 ; 3e l., 1151.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6305.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 392 et suiv.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1730 et suiv.

McLean, Angus A., *Queen, I.P.-E.*
Cap-Tourmentin, améliorations, (sub.) 7666.
Charbon anthracite employé par le Gouvernement, (int.) 200, (mot. pour doc.) 1457.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.) : nouvelles installations à Charlottetown, (sub.) 2119 ; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2135, 2225 et suiv. ; embranchement de Murray-Harbour, livraison par les entrepreneurs, balance à eux due, (int.) 2159 ; nouvelles installations à Kensington, 2276; embranchement de Murray-Harbour, expropriation, dommages, (mot. pour doc.) 2438, 7664; agrandissement des installations à Georgetown, 9709 et suiv.
Bois, ventes au Nord-Ouest, (observ.) 7255.
Commission des chemins de fer, personnel, et fonctionnement, (sub.) 1597.
Exposition de Saint-Louis, emploi de M. J. Gillis, (int.) 3482.
Gaz et éclairage électrique, inspecteurs, appointements, (sub.) 1771 et suiv.
Goélette "James W.", sauvetage de l'équipage, (observ.) 4319.
Grain, transport à Halifax par l'Intercolonial, (observ.) 2005.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1234.
Homards : établissements d'élevage, (sub.) 3016 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, dragage, (int.) 1200: communication avec la terre ferme, retard dans le service des dépêches, (int.) 2304.

McLean, Angus A.—*Suite.*

2363; service postal d'hiver entre l'île et la terre ferme, (sub.) 2757 et suiv.; jetée ou brise-lames dans les environs de la Pointe-Carleton ou de Cap-Traverse, construction, (débat sur mot. Lefurgey pour doc.) 2921.
Immigration, (sub.), agents et employés, appointements, 7876 et suiv., 9451-9458 et suiv.
Intercolonial, (sub.) rails et pièces d'éclissage en acier, 2095 et suiv.; crédit général, (sub.) 7664.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.) : dépenses casuelles, 2550.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2754.
Pêcheries : commission d'Halifax, décision, (mot. pour doc.) 1444; service de protection, (sub.) 3022.
Pinette, I.P.E., douanier à, destitution, (int.) 2434.
Pisciculture, établissements de, (sub.) 3016.
Point-Prim, (île) quai, (sub.) 1812.
Postes, service des postes, (sub.) 9836.
Rustico, port, brise-lames, (sub.) 1814.
Savage-Harbour, I.P.-E., port, travaux, (int.) 3483.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8395 et suiv.
Steamers, (sub.) : service entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre, 968, 7246 et suiv.; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7255 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2705 et suiv.
Télégraphes, (sub.) : service télégraphique et général, 7810.
Wheatley-River, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int.) 4495 ; (mot. pour doc.) 9922.

McLennan, Angus, *Inverness.*

Inverness, édifice public, (sub.) 1087 et suiv.; quai, (sub.) 7569 et suiv.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7575 et suiv.
Port-Hood, travaux, (sub.) 7580.
Scott's-Bay, brise-lames, (sub.) 7582 et suiv.

Marcil, Charles, *Bonaventure.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69) art. 1 à 5, 5777 ; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 5960, 6030 ; idem, art. 15 et 16, (décision) 8549 ; art. 12., (décision) 8678-83, 8712.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134) la constituant en corporation, en comité, 6502.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, bill (n° 139), 2e l., impression, (observ.) 4821.
Chemin de fer du Grand Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, (décision) 4343.
Commission des chemins de fer, destitution et pension des juges appelés à la présider, bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, en comité, (décision) 1704.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, en comité, modification du nom de la compagnie, 2146.
Député, nouveau, (M. R. L. Borden, Carleton), 608.

Marcil, Charles—*Suite.*

Election de Nicolet, contestée, (renvoi de la pétition) 9298.
Emballage et vente de certaines denrées (décision sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 710.
Messages de Son Excellence, crédits supplémentaires) 8927.
Port-Arthur et Fort-William, dragage : soumissions, débat sur int. Bennett, (décision) 4785 et suiv.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6518.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1854.

Martin, Alexander, *Queen, I.P.-E.*

Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5150 et suiv.
Boitte, conservation, établissements frigorifiques, (mot. pour doc.) 848, 2161.
Bouées : service des bouées, dépenses, (sub.) 6783 et suiv.
Brise-glaces de l'Etat, construction, (sub.) 9842 et suiv.
Charlottetown, gare, construction, (int.) 61 ; (mot. pour doc.) 202, 4930.
Chemins de fer, nombre d'accidents en 1904 ; enquêtes, (mot. pour doc.) 1456.
Chemins de fer et Canaux, construction, outillage et subventions depuis 1873, (mot. pour doc.) 957, 4930 ; dépenses dans chaque province, (mot. pour doc.) 4930.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour, travaux à faire, ponts, gares, etc., (int.) 197, 279, 2132; gare à Grand-View, construction, (mot. pour doc.) 1849 ; embranchement de Stanley-Bridge, études du tracé, (int.) 280 ; installations à Charlottetown, 2118 ; prolongement de la voie le long de la grève à Charlottetown, 6571 et suiv., 7663 et suiv.; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, (sub.) 9702 et suiv.; agrandissement des installations à Georgetown, 9706 et suiv.
Chemin de fer de Stanley-Bridge, réclamations contre, pour dommages, (int.) 612.
Commerce : agents de commerce du Canada, noms, appointements, où employés, etc., (mot. pour doc.) 421 ; marques frauduleuses, application de la loi y relative, (sub.) 1780.
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 709.
Fruits: section des fruits au département de l'Agriculture, maintien, (int.) 398.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 371 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, communications avec la terre ferme, (int.) 293, 718, (observ.) 728, 869, construction d'un nouveau steamer à cette fin, (mot. pour doc.) 957; embranchements de chemins de fer, construction, explorations, etc., (mot. pour doc.) 957; service de steamers entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, (sub.) 961, entre l'Ile du Prince-Edouard et l'Angleterre, (sub.) 970 et suiv.; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int.) 1396, 1663; pêcheries de l'île, développement, surveillance, (int.) 1841 ; Mount-Stewart, I.P.-E., port, travaux à faire, (int.) 1841; subvention additionnelle

Martin, Alexander—*Suite.*

du gouvernement fédéral, (mot. pour doc.) 3319; quais et brise-lames, réparations (sub.) 9809; communications entre l'île et la terre ferme, (mot. pour doc.) 9922.

Iles Wood, brise-lames, protection, (sub.) 1820.

Lambert, I.P.-E., jetée, travaux, (int.) 4494.

Livre généalogique des races bovines, établissement au Canada, (int.) 1933, 2284.

Milice, (sub.): pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9330.

Mount-Stewart, I.P.-E., port, travaux à faire, (int.) 1841.

New-London, brise-lames, réparations, (sub.) 1812.

Papeterie: crédit supplémentaire, (sub.) 6732.

Pêcheries: décision de la commission d'Halifax et distribution de l'indemnité, (int.) 1661; pêcheries de l'île du Prince-Edouard, développement, surveillance, (int.) 1841.

Point-Prim, (île) quai, (sub.) 1812 et suiv.

Postes: service des postes, (sub.) 9837.

Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 700.

Rivière Morell, pont, construction, (int.) 5159

Rustico, port, dragage, (int.) 1662.

Stanhope, (I.P.-E.), directeur de la poste, démission, (int.) 1111, (mot. pour doc.) 1457.

Saint-Pierre, I.P.-E, brise-lames, travaux, (int.) 5158.

Steamers: subventions, (int.) 617, service entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, (sub.) 948; entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 983 et suiv., entre le Canada et le Sud-africain, 1021 et suiv.; nombre d'accidents aux steamers en 1904, (mot. pour doc.) 1456; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la Grande-Bretagne, 7246 et suiv.; entre l'Ile du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7251; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7352 et suiv.

Steamer "Montcalm" envoie au secours du "Minto" et du "Stanley", (int.) 1396.

Steamer "Minto", quand construit, inspecté, etc., (int.) 718; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int.) 1396, 1663.

Steamer "Scout", réparations, (sub.) 6783 et suiv.

Steamer "Stanley", quand construit, inspecté, etc., (int.) 718; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int.) 1396, 1663.

Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1780 et suiv.

Sydney, marchandises y transportées par l'Intercolonial, frais de transport et d'entreposage, (mot. pour doc.) 1846.

Martin, Thomas, *Wellington-nord.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5205 et suiv.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1234 et suiv.

Intercolonial, crédit général, (sub.) 7663 et suiv.

Montmorency, quai, (sub.), 7019 et suiv.

"Mutual Reserve", poursuites intentées contre elle, (int.) 2436.

Miller, Henry Horton, *Grey-sud.*

Agriculture: comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5152 et suiv.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4417; en comité, art. 15 et 16, 8550, 8562: idem, art. 2, 8830 et suiv.

Banque des Cultivateurs du Canada, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 2789; 2e l., 3250; en comité et 3e l., 4819; amendements du Sénat, (adoptés) 6748.

Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7790.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 5258.

Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolution) 584 et suiv.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, 3e l., 3518.

Emballage et vente de certaines denrées, bill (n° 121) y relatif, en comité, 2959.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 367.

Immigration: importation d'immigrants, marché avec la "North Atlantic Trading Company" à cette fin, rescision, (débat sur amend. Osler) 9694 et suiv.

Manitoba: extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3984.

Montmorency, quai, (sub.) 7016 et suiv.

Tarif, projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9206.

Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5721.

Monk, Frederick D., *Jacques-Cartier.*

Acton-Vale, édifice public, (sub.) 1152.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur mot. Laurier pour 2e l. et sur proposition d'amendement Borden, 3178 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5725, idem, art. 2 à 15, 5880 et suiv.; avis de proposition d'amendement à l'art. 2, 7753; en comité sur bill (n° 69), art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8435 et suiv.; art. 12, 8628-45, 8509; art. 2, avis d'amendement, 8729; art. 2 et 15, 8734, 8820 et suiv.; amendement à l'art. 2, (la langue française langue officielle) 8734, rejeté, 8840; bill (° 70), amendement à l'art. 2, 8912, rejeté, 8912; bill (n° 69) 3e l., 9053; amendement à l'art. 2, 9053, rejeté, 9070-71.

Blair, A. G., président de la commission des chemins de fer, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 628.

Canal de Lachine, force hydraulique de la Côte Saint-Paul, bail, (int.) 3482, 5253; pont sur la rue Atwater, construction, à qui entreprise adjugée? (int.) 7419, 7588.

Canaux: études et inspection, (sub.) 1579 et suiv.

Chambre des Communes, besogne de la, (observ. sur mot. Laurier pour priorité des mesures du Gouvernement les lundis et mercredis) 859.

Chemins à barrières de Montréal, commission des: dette, recettes et dépenses, (mot. pour doc.) 420.

Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, en comité, 4367 et suiv.

Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 5863 et suiv., 6095 et suiv.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Chemin de fer Transcontinental National, commission de construction, comment poser questions pour obtenir renseignements, (int.) 1663.
Chenal Saint-Ignace, barrage, plan et exécution des travaux, etc., (int.) 618.
Choquette, hon. P. A., date de sa démission comme juge et de sa nomination comme sénateur, (int.) 1402.
Clarke, E. F., député: décès, éloge, 2205.
Commission des chemins de fer, dépenses, nombre des décisions par elle rendues, (int.) 619; destitution et pension des juges appelés à la présider, bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, en comité, 1675 et suiv.
Compagnie électrique d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2640 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", contrat, (mot. pour doc.) 8091.
Compagnie des terres et des forces hydrauliques de Saint-Paul, loyer payable au Gouvernement, (int.) 2887.
Comptes publics: comité, convocation aussitôt que possible, (observ.) 421.
Cour de l'échiquier, bill (n° 59) établissant sa juridiction en matière de dettes de chemins de fer, 1ère l., 1031; en comité, 3323 et suiv.
Cour suprême, retard dans l'impression des rapports, (int.) 1399, (mot. pour doc.) 1457.
Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 773 et suiv., 2518 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, amélioration, (sub.) 2554 et suiv.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 y relative, en comité, 484.
Godbout, Joachim, gardien de phare à Saint-Laurent, île d'Orléans, ingérence dans l'élection fédérale de 1904, (int.) 1401.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2513 et suiv.
Grosse-Ile, quarantaine, édifices, réparations, etc., (sub.) 1158.
Huot, M. J. C., maire de l'Ange-Gardien, argent mis à sa disposition par le Gouvernement pour exécution de travaux, (int.) 1401.
Ile Bizard, quai et abords, coût des travaux, (mot. pour doc.) 628, 2161.
Immigration, agence en Angleterre, coût, nombre d'employés, (int.) 618; (sub.): agents et employés, appointements, 7860; divers, (sub.) 7881 interprètes, services et dépenses, (sub.) 7881; immigration d'ouvriers agricoles, primes, (int.) 7992; immigration d'immigrants, marché pour dix ans, protestations, (int.) 8586, 9101.
Jacques-Cartier, explorations dans le comté de, coût, objet, etc., (int.) 619.
Jeunes Montagnards de Montréal, corps de cadets, aide, (observ.) 7994.
Joliette, tracé de chemin de fer dans le comté de, travaux d'ingénieurs, (int.) 1404, 2160.
Juges, (sub.): frais de déplacement des juges au Yukon, 133.
Kentville, camp de milice, (sur observ. Hughes) 6810.
Légumes importés des Etats-Unis et déclarés à Montréal et à Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1904, valeur, et droits perçus, (mot. pour doc.) 294.
Longueuil, édifice public, (sub.) 1163 et suiv.
Magog, édifice public, (sub.) 1166 et suiv.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Marine et Pêcheries, ministère, correspondance et contrats avec la "Submarine Signal Company", de Boston, (mot. pour doc.) 958.
Météorologie, noms d'employés ajoutés à feuille de paie de ce service, et sommes payées à ces personnes, (mot. pour doc.) 958.
Milice navale du Canada, organisation, frais, etc. (int.) 1404.
Monnaie royale, succursale au Canada, (mot. pour doc.) 957; monnaies, hôtel des, correspondance avec les autorités impériales, (mot. pour doc.) 2702, 7591, 8586.
Montréal: hangars permanents, construction, correspondance à ce sujet entre la commission du pont et le ministère de la Marine et des Pêcheries, (mot. pour doc.) débat, 160 et suiv.; bureau de poste de la rue Sainte-Catherine, état d'insalubrité, (int.) 209; caserne pour corps permanents, (sub.) 1169; édifice du Revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., (sub.) 1170; hôtel des Postes, améliorations, (sub.) 1178.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2750 et suiv.
Pêche: droit de pêche dans les estuaires des fleuves, (int.) 1405.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales, 491 et suiv.; Kingston, 499 et suiv.
Phares du Canada, dépôt à Kingston, (int.) 955; dépôt à Prescott, (int.) 1200.
Poisson, pris dans la baie de Missisquoi et la rivière Richelieu, défense de l'inspecteur dans l'Etat de New-York, (débat sur observ. Demers) 6321 et suiv.
Portneuf, quai, (sub.) 7475.
Preston, W. T. R., agent d'immigration en Angleterre, son traitement, (int.) 472.
Québec, (sub.): travaux d'amélioration, 806 et suiv.; crise politique, mission de l'hon. M. Brodeur, (observ. sur. int. Léonard) 860; hôpital des immigrants, (sub.) 1190 et suiv.; édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1158; port, améliorations, 6872.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 657 et suiv., 1142 et suiv., (mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1036 et suiv.
Régina, bureau de poste, de douane, etc., (sub.) 1712 et suiv.
Repentigny, quai, (sub.) 7475 et suiv.
Rivière Saint-Maurice, chenal entre les Grandes-Piles et La Tuque, (sub.) 7489 et suiv.
Saint-François, île d'Orléans, envoi d'argent par le Gouvernement pour travaux dans cette paroisse, (int.) 1401.
Sainte-Geneviève, (Jacques-Cartier) quai et abords, coût des travaux, (mot. pour doc.) 628.
Saint-Jean, P.Q., hôpital militaire, (int.) 5809.
Salmon, captaine R., commissaire des sinistres maritimes, enquête sur collision du "Canada" avec le "Cap-Breton", démission, (débat sur mot. Ames pour doc.) 412.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1007 et suiv.
Sorel: chantier de navires, combien dépensé pour matériaux et salaires des ouvriers, (mot. pour doc.) 1458.
Steamer "Canada", appartenant à l'Etat, combien dépensé pour l'équiper et l'approvisionner, (mot. pour doc.) 1458.
Steamer "Scout", accident, explosion, enquête, (int.) 4961.

Monk, Frederick D.—*Suite.*
Steamers, (sub.) : service entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 990 ; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 994 ; entre le Canada et le Sud-africain, 1023 et suiv.; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande, 7252 ; entre le Canada et la France, 7252.
Télégraphes, américanisation des lignes canadiennes, (observ.) 7817.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en province, correspondance à ce sujet, (mot. pour doc.) 625.
Timbres de commerce, décision à ce sujet, (int.) 5255, 7176.
Travaux publics : commis des travaux, appointements, (sub.) 1719 et suiv.
Verdun, protection contre inondations, (mot. pour doc.) 477.
Vétérans de 1866 et 1870, octroi de terres en récompense de leurs services, (observ.) 6174.

Morin, Jean-Baptiste, *Dorchester.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5654 et suiv.
Château-Richer, travaux publics, coût, (mot. pour doc.) 113, 1206 ; port, améliorations, (sub.) 7449 et suiv.
Disraëli, comté de Wolfe, jetée, (sub.) (int.) 1805 ; quai, (sub.) 9816 et suiv.
Dorchester, comté, élection de 1904, nomination d'un président d'élection, (mot. pour doc.) 958 ; boîtes de scrutin, paiement à M. J. E. Cayouette pour garde, (observ.) 1034, 1395.
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7460.
Edifices publics, (sub.) : loyers, 6972.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 9816.
Ile d'Alma, enlèvement d'une pointe de rocher, (sub.) 7467.
Intercolonial, (sub.) : déviation de ligne à Mitchell, 2030 et suiv.; améliorations, etc., à Moncton, 2036 ; agrandissements à Memramcook, 2069 ; modification de l'horaire, (observ. sur int. Daniel) 6981.
Lac Saint-François (Beauce), quais, (sub.) 9814.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6595 et suiv.
Lévis, édifice public, (sub.) 1163.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, etc., explication, (débat) 4193.
Mille-Vaches, jetée-débarcadère, (sub.) 7470.
Montmagny, édifice public, (sub.) 1167 et suiv. quai, (sub.) 7004 et suiv.
Québec, (sub.) : port, améliorations, 6869.
Rivière Maskinongé, dragage, (sub.) 9814.
Saint-Abdon, bureau de poste, (int. 6793.
Saint-Alphonse, quai, déblai de roche, (sub.) 9815.
Sainte-Marguerite de Dorchester, receveur de la poste, destitution, (int.) 6615.
Sorel, quai en eau profonde, (sub.) 9816.
Steamer "Champlain", coût, voyages, etc., (int.) 156.
Steamer "Montcalm", coût, voyages, etc., (int.) 156.

Mulock, Hon. Sir William, K.C.M.G., *York-nord, O.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 3522 et suiv.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Antigonish, édifice public, (sub.) 887 et suiv.
Brantford : population, (rép. à int. Bergeron) 227 ; service postal, amélioration, (rép. à int. Cockshutt) 230.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction, (sub.) 1476 et suiv.
Canal de la Trent, construction, (sub.) 1532 et suiv.
Canso, édifice public, (sub.) 1072 et suiv.
Charlottetown, gare, construction, (rép. à mot. Martin pour doc.) 4931.
Château-Richer, travaux publics, (rép. à int. Bergeron) 3316.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 3363 et suiv.
Chemins de fer et canaux, dépenses dans chaque province, (rép. à mot. Martin pour doc.) 4931.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, 3e l., 4535.
Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 2824.
Chemin de fer Transcontinental-National, emploi d'ouvriers étrangers, rapport, (rép. à int. Sproule) 1204, 1296.
Clarke, E. F., député de Toronto-centre, (rép. à mot. Borden pour ajournement) 2136.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4390 et suiv.
Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond, contre l'incendie, bill (n° 103) y relatif, 2e l., 2398.
Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, en comité, 1785.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 1338, 3069 et suiv., 3293 et suiv.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 2830.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, 3e l., 2823.
Compagnie dite "Winding Ledges Power and Boom Company", bill (n° 101) y relatif, 2e l., (rép. à int. Armstrong) 2399.
Dorchester, comté, boîtes de scrutin, paiements à M. J. E. Cayouette pour garde, (rép. à observ. Morin) 1395.
Dépêches, distribution gratuite dans les bourgs et villes, coût, (rép. à int. Wilson) 763 ; transport entre Coldwater et Sovering, (rép. à int. Bennett) 1932 ; distribution gratuite dans les campagnes, (rép. à mot. Lennox pour doc.) 2174.
Elections au Manitoba, rapport des listes d'électeurs au greffier de la couronne en chancellerie, (rép. à int. Borden) 1465.
"Facer Solid Steel Car Wheel Company", bill (n° 27) relatif à certains brevets lui appartenant, en comité, 1339 et suiv.
Fitzsimmons, Jane-Marie, bill (n° 130) pour lui faire droit, en comité, 6512.
Franchise postale : abus en faveur de l'institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1889 et suiv.; nouveau règlement obligeant d'écrire initiales à la main, inconvénients, (rép. à observ. Barr) 5256, 6091.
Glen-Ross, bureau de poste, fermeture, (rép. à int. Foster) 1201.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Goderich, transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste, (rép. à int. Gunn) 2601.
Hyman, hon. C. S., ministre des Travaux publics, (rép. à int. Borden) 6089.
Ile du Prince-Edouard, communications avec la terre ferme, (rép. à observ. Martin) 870 et suiv.; service postal entre l'île et la terre ferme, (rép. à int. Lefurgey) 1205 ; subvention additionnelle du gouvernement fédéral, (rép. à mot. Martin pour doc.) 4931; convention pour transport des dépêches, (rép. à int. Lefurgey) 5435.
Imprimerie Logberg, Winnipeg, paiements à, (rép. à int. Roche) 4495.
Kaslo, C.-A., receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Lancaster) 2435.
Kent, N. E., receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Lancaster) 2435.
Kentville, receveur de la poste, (rép. à int. Boyce) 6106.
Maccan, transport des dépêches, (rép. à int. Fowler) 197.
Main-d'œuvre étrangère, emploi par la compagnie du chemin de fer Père-Marquette, enquête, rapport, (dépôt) 6362.
Manitoba : extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3968.
Montréal : bureau de poste de la rue Sainte-Catherine, état d'insalubrité, (rép. à int. Ames) 191, (rép. à int. Monk) 210; bureau de poste, fraudes, affaires Bissonnette-Thibault (rép. à int. Ames) 203 ; bureau de poste dans la division Saint-Jacques, construction, 228 ; nouvelle station postale près gare Bonaventure, construction, emplacement, 233, (rép. à int. Bergeron) ; port, améliorations en bas du courant Sainte-Marie, (sub.) 852 ; hôtel des Postes, améliorations, (sub.) 1178 et suiv., installation de tubes pneumatiques pour fins postales, (sub.) 1185 et suiv.; bureau de poste à construire dans les divisions Saint-Jacques et Sainte-Marie, (rép. à observ. Gervais et Piché) 1185 et suiv.
Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1356 et suiv.
Postes, (sub.) ministère, 98 ; cinq messagers, 98 ; allocation de subsistance, 98 ; dépenses casuelles 98 ; pour arrêter comptes des déposants à la fin de l'exercice finissant le 30 juin 1905, 99 ; service extérieur, appointements et allocation, 144, 172 ; service des dépêches par chemins de fer, bateaux, voitures ordinaires, et fourniture et réparations des sacs, 184 ; disparition de chèques donnés en paiement d'intérêts sur obligations de la ville de Montréal, (rép. à int. Ames) 191 ; service extérieur, dépenses diverses, 203 ; timbres-poste, cartes, enveloppes et bandes, fabrication, 213, sacs aux dépêches, confection, 214, uniformes de facteurs, confection, 215, police secrète, 218, chaussures des facteurs, achat, 220, timbres oblitérants, loyer, 221, courrier dans districts ruraux, livraison à domicile, essai, (rép. à int. Foster) ; uniformes des facteurs, fourniture de l'étoffe par le Gouvernement, (rép. à ints Bergeron et Sproule) 217, 222 ; serrures des sacs aux dépêches, changement, (rép. à int. Ingram) 218 ; uniformes et casquettes des facteurs, qui en a imaginé le modèle ? (rép. à int. Bergeron) 217, service postal dans le district d'Alberta, (rép. à mot. Roche pour doc.) 626 ; distribution gratuite des dépêches dans les bourgs

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
et villes, coût, (rép. à int. Wilson) 763 ; retard dans service des dépêches entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, (rép. à int. McLean) 2304, 2362 ; transport des dépêches entre Farmington et Wilmot, N.-E., (rép. à int. Lancaster) 2434, entre Coldwater et Lovering, (rép. à int. Bennett) 2701 ; service postal d'hiver, Ile du Prince-Edouard, (sub.) 2771 et suiv.; transport des dépêches entre Saint-Jean et Saint-Martin, N.-B., (rép. à int. Daniel) 2887, entre Melbourne et Melbourne-en-haut, (rép. à int. Worthington) 4494 ; envoi d'argent par la poste, (rép. à int. Gauvreau) 4929 ; transport des dépêches entre Kingston (King) et Jubilee-Station, (rép. à int. Fowler) 5254 ; convention pour transport des dépêches dans l'Ile du Prince-Edouard (rép. à int. Lefurgey) 5435 ; déperses casuelles, (sub.) 6369 et suiv.; Callery, feu Patrick, facteur, indemnité à sa famille, (sub.) 6766 ; service des postes, appointements attribuables à ce service, (sub.) 6767 ; A. W. Cairns, inspecteur, appointements, (sub.) 6767.
Québec, port, travaux d'amélioration, (sub.) 810.
Sainte-Marguerite de Dorchester, receveur de la poste, destitution, (rép. à int. Morin) 6615.
Sandwich, édifice public, (sub.) 1647 et suiv.
Shelburne, directeur du bureau de poste, renvoi, (rép. à mot. Barr pour doc.) 623 ; édifice public, (sub.) 1091.
Sherbrooke : bureau de poste, améliorations, (rép. à int. Worthington) 200 ; service postal, (rép. à int. Worthington) 396.
Stanhope, I.P.-E., directeur de la poste, démission, (rép. à int. Martin) 1111.
Steamers : service entre le Canada et le Mexique, (rép. à int. Foster) 68, (sub.) 935 ; service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, (sub.) 933 et suiv.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, en comité, 6746 et suiv.
Téléphones : service à Port-Arthur et à Fort-William, requête pour le relier aux stations du Pacifique-Canadien, (rép. à mot. Boyce pour doc.) 1447 et suiv.; commission d'investigation, (mot.) 2789; MM. Bergeron et Geoffrion adjoints à la commission, (mot.) 2951 ; MM. Miller et Lewis adjoints à la commission, (mot.) 4306.
Terrains du Parlement, pavage, (rép. à mot. Borden pour doc.) 6090.
Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, construction, soumissions demandées pour cet ouvrage, (rép. à mot. Borden pour doc.) 6090.
Thessalon, Ont., receveur de la poste, destition, (rép. à int. Foster) 3317, (rép. à int. Boyce 6233, (débat sur observ. Boyce) 6332 et suiv.; documents à ce sujet, dépôt, (observ.) 6362, 6786 et suiv.
Toronto, (sub.): entrepôt de vérification, 1652 et suiv.; hôtel des Postes, installation de tubes pneumatiques, 1659, soumissions demandées pour ces travaux, (rép. à int. Foster) 5934, bureau auxiliaire, 1660, bureau auxiliaire "C", logement du concierge, 1660.
Traîtres, nichée de, accusation de sir Mackenzie Bowell, premier ministre, contre ses collègues, en janvier 1896, (observ.), débat, 873 et suiv.
Travail, département du, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 104.

Mulock, Hon. Sir William—*Suite.*
Tuberculose. moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1443 et suiv.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 737 et suiv.
Victoria-Harbour, transport des dépêches, (rép. à int. Bennett) 2290.
Waverley, Ont., receveur de la poste, (rép. à int. Bennett) 5547, 5935.
Wheatley-River, receveur de la poste, destitution et remplacement, (rép. à int. McLean) 4496.
Yukon : service postal, état séparé, (rép. à int. Sproule) 212; fonctionnaires de la poste, allocation de subsistance, (rép. à int. Foster) 224.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1441 et suiv.

Northrup, William Barton, *Hastings-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2615 et suiv.; bills (n° 69 et n° 70), débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden, 3235, 3251 et suiv.
Chemin de fer de Madoc à Eldorado, subvention, à qui payée ? (int.) 7419.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 6098 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7) en comité, 344 et suiv.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements. (comité sur résol.) 9982.
Selkirk, Man., élection fédérale de 1904, président d'élection garçon de buvette, (int.) 1840.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 745 et suiv.
Yukon : représentation, retard dans la publication du résultat de l'élection de 1904, (observ.) 473.

Oliver, Hon. Frank, *Edmonton.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden, 3266 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5605 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), arts 1 à 5, 5735; idem, art. 6, et arts 12 à 20, 5944; idem, arts 15 à 22, 6119 et suiv.; idem, arts 15 à 23, 6215 et suiv.; idem, art. 12, 7911 et suiv., 8000, 8074 et suiv., 8122 et suiv., 8205 et suiv., art. 12 et annexe, 8337 et suiv.; idem, arts 8, 15, 20, 24 et amendements, 8438 et suiv.; Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) districts électoraux, population, cartes indiquant modifications à l'annexe de ce bill, etc., (dépôt) 8461, (réponse à int. Borden) 8461; en comité sur bill (n° 70), Saskatchewan, 8921 et suiv.; Alberta et Saskatchewan, voies publiques et allocations pour voies publiques; bill (n° 195) à ce sujet, 1ère l., 9291; 2e l., et comité, 9747; 3e l., 9750; amendements du Sénat, (mot. pour adop.) 10043, adopté, 10043.

Oliver, Hon. Frank—*Suite.*
Armée du Salut, résultats aux Etats-Unis, rapport de M. Haggart, (rép. à int. Wilson) 6318.
Astronomie, travaux, (sub.) 7896.
Baie Georginne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6616 et suiv.
Banff : chemins, ponts, etc., (sub.) 6560 ; aqueduc et système d'égoûts, (sub.) 9523.
Biens-fonds, bill (n° 162) modifiant l'acte des titres des, 1ère l., 6362 ; 2e l. et comité' 9299 ; 3e l., 9302.
Bois de haute futaie sur terres des Indiens, vente, (rép. à int. Schaffner) 9497 ; protection du bois au Manitoba, dans les T.N.-O. et la Colombie-Anglaise, (sub.) 9514 et suiv.
Câble de l'Atlantique Nord, contrat avec la compagnie du, (rép. à mot. Wilson pour doc.) 8335.
Cartes géographiques du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6562, 7898, 9524.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 22) concernant la compagnie du, 1ère l., 396 ; 2e l., 559 ; en comité et 3e l., 1151.
Chemin de fer Central d'Alberta, bill (n° 118) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2400 ; en comité et 3e l., 3250.
Commission géologique, (voir Géologie, lettre G., plus bas) : appointements, (sub.) 9465.
Compagnie de chemin de fer et d'huiles d'Athabasca, bill (n° 117) la constituant en corporation, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2400 ; en comité et 3e l., 3249.
Compagnie D. R. Frazer, (à resp. limitée) bill (n° 119) la constituant en corporation, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2883 ; comité et 3e l., 7798.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company', contrat, (rép. à mot. Monk pour doc.) 8091.
Fleuve Saint-Laurent, îles de ce fleuve, droit d'aliénation, (rép. à int. Walsh) 6615.
Géologie, (voir, livre des sujets, commission géologique, lettre C), (sub.) : explorations, études, etc., 8876 ; dans la Colombie-Anglaise et le Yukon, 8876 ; cartes, gravures, etc., 8877; essayage, appareil de, et produits chimiques, pétrographiques, etc., 8878 ; achat de livres, 8878 ; arpentages, etc., 8879; appointements, 9465 ; explorations et études, impressions, livres, cartes, etc., 9909.
Graines de semence, avances aux colons indigents de l'Ouest, (sub.) 9524.
Immigration : immigration des enfants assistés par l'Etat, (rép. à int. Wilson) 5697, 6318 ; agences d'immigration, etc., (sub.) 6520 et suiv.; agents et employés, (sub.) 7860, 9442, 9993, 9525 ; amendement Foster, affaire Nixon, 9532; rejeté, 9546; interprètes, services et dépenses, (sub.) 7877 ; agences: dépenses casuelles, frais généraux d'immigration, employés surnuméraires, (sub.) 7885 et suiv.; immigration d'ouvriers agricoles, (rép. à int. Monk) 7992; primes aux compagnies ou agences de transport pour importation d'immigrants au Canada, (rép. à int. Wilson) 7993 ; marché avec la "North Atlantic Trading Company", immigration des molokaus, (rép. à int. Borden) 8371 ; rescision de ce marché, débat sur amendement Osler, 9657 et suiv.
Indiens, (sub.): Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 6651 ; Indiens du Nouveau-Brunswick : appointements, 6653 ; secours et graines de semence, 6653 ; médecins et médicaments, 6653 ; dépenses casuelles, 6654 ; Indiens de l'Ile du Prince-Edouard, médecins et médi-

Oliver. Hon. Frank—*Suite.*
caments. 6675; Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest : rentes, 6675 ; graines de semence, 6676 ; bestiaux, 6676 ; provisions, 6687 ; arpentages, 6689 ; Indiens de la Colombie-Anglaise : médecins et médicaments, 6693 ; écoles d'industrie et pensionnats, 6693 ; frais de déplacement, 6694 ; Indiens en général : Dr. Bryce, appointements, 6695; impressions et papeterie, service extérieur, 6696 ; Indiens de Doncaster, suppression de leur réserve, (rép. à int. Desjardins) 7993; (sub.) : dépenses se rattachant au traité n° 9, 9551 ; Indiens du Nouveau-Brunswick, appointements de l'inspecteur, 9552 ; Indiens du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, instruments aratoires, 9552 ; provisions, 9554; Indiens de la Colombie-Anglaise, pensionnats et écoles industrielles, 9554 ; divers, 9554 ; pour permettre aux Indiens de prendre part à l'exposition du Dominion à New-Westminster, 9554 ; Indiens de Pemberton, nouveaux terrains, 9555.
Intérieur : division des mines, appointements et dépenses, (sub.) 6395 et suiv.; promotions et augmentation d'appointements, (sub.) 9285, 9286 ; établissement d'un bureau à Victoria et à Vancouver pendant la session, (rép. à observ. Foster) 9546.
Irrigation dans le Nord-Ouest, bill (n° 16) modifiant la loi de 1898 y relative, 1ère l., 6232 ; 2e l. et comité, 8988 ; 3e l., 9098.,
Justice, frais, (sub.) 7897, 9551.
Kéwatin, entretien des aliénés, (sub.) 7897.
Meadow-Creek, compagnie d'élevage de, terrains à elle loués ou concédés (rép. à int. Boyce) 6614. , ,, ,
Métis : scrips accordés aux Métis demeurant aux Etats-Unis, achat et vente de réserves, etc., (rép. à observ. Foster) 6539, 6701 et suiv. ; remise des titres aux Métis, certificats de terrain, etc., (rép. à int. Foster) 7589 ; (débat) 7822, 7841 et suiv.; dernière émission de scrips aux Métis, (rép. à int. Foster) 8192 ; enquête par le juge Myers au sujet de certificats de terres, lettre de M. Chaffee, (rép. à mot. Foster pour doc.) 8370, 8372 ; scrips, renseignements, (dépôt) 9291, 9395 ; demandes de scrips par certains Métis, (rép. à int. Staples) 9295 ; question des scrips. (rép. à mot. Foster pour doc.) 9912.
Mines : fonte du minerai par procédé thermo-électrique, (sub.) 9520.
Nicolas, Frank, appointements, (sub.) 9465.
Observatoire astronomique du Canada, appointements du personnel, (sub.) 9464.
Parc des Mille-Isles, pavillons, quais, achat de terrains, (sub.) 9550.
Parc Yoho, routes et autres travaux, (sub.) 7896.
Rivière du Vieil-Homme, chutes, vendues ou louées, (rép. à int. Herron) 9295.
Saskatchewan, compagnie des terres de la vallée de , mission de lettres patentes en sa faveur, (rép. à int. Foster) 8461. 8862.
Terres fédérales : M. Nixon, agent des terres près de Macleod, détournements, démission, (rép. à observ. Foster) 6238, débat, 8297 et suiv.; plans, arpentages, etc., (sub.) 6541, dépenses casuelles, (sub.) 6542; baux de pâturage, (rép. à mot. Sproule pour doc.) 8733; affaire Nixon, enquête, (rép. à int. et mot. Foster pour doc.) 9291-9292; service extérieur, appointements, (sub.) 9467; dépenses casuelles, publicité, appointements, (sub.) 9506; arpentages, (sub.) 9522; terres

Oliver, Hon. Frank—*Suite.*
fédérales du Yukon, approbation des règlements y relatifs, (projet de résol.) 9949, 10007.
Territoires du Nord-Ouest, baux de pâturage, (rép. à int. Sproule) 5598; construction d'une clôture le long de la frontière internationale, (sub.) 8879; gouvernement des Territoires, bureau des titres des terres, appointements du personnel, (sub.) 9465; ingérence des fonctionnaires du gouvernement fédéral dans les élections, (débat sur observ. Lake) 9942 et suiv.
Turriff, J. G., emploi, (rép. à int. Foster) 8460.
Vancouver, entretien de l'essayerie, (sub.) 7897.
Yukon : chemins, (sub.) 9466; Z. T. Wood, gouverneur intérimaire, allocation, (sub.) 9466 ; administration, appointements et frais, 7892; subvention au conseil territorial, 7894; terres fédérales, approbation des règlements y relatifs, (projet de résolution) 9949, 10007.

Osler, Edmund Boyd, *Toronto-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création : lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2619; bill (n° 69), débat sur motion Laurier pour 2e l. et sur proposition d'amendement Borden) 4526 et suiv.
Barrie, débarcadère d'Allandale, (sub.) 9818 et suiv.
Boîtes de scrutin, fraudes, (débat sur observ. Porter) 9435 et suiv.
Canal de la Trent, pour compléter écluses, (sub.) 9572 et suiv.
Chambre des Communes, (sub.) : appointements, augmentations et diminutions, 260.
Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149), en comité, 9561 et suiv.
Chemin de fer Transcontinental-National : tracé, études y relatives, (observ. sur mot. Foster pour doc.) 2113; (sub.): études, construction, dépenses, 2384 et suiv.; têtes de ligne, droits de passage, 9719 et suiv.
Clarke, E. F., député: décès, éloge, 2204.
Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolution) 585 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", contrat pour importation d'immigrants ; proposition d'amendement pour qu'il soit mis fin à ce contrat, 9544, 9655, 9657, (débat) 9655 et suiv.; rejetée, 9700-9701.
Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, en comité, 3773, 3781 et suiv.
Edifices publics, (sub.): loyers, 6968 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, (en comité sur projet de résolution Fisher) 777.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 y relative, en comité, 482 et suiv.
Graines de semence: inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1220 et suiv.; avances aux colons indigents de l'Ouest, (sub.) 9524.
Immigration, agents et employés, appointements, (sub.) 9443 et suiv., 9526 et suiv.
Intercolonial, (sub.) : déviation de ligne à Mitchell, 2029 ; améliorations, etc., à Moncton, 2036 ; à Drummondville, 2049 ; à Antigonish, 2056 ; à Campbellton, 2058 ; matériel roulant, 2077, prolongement jusqu'à Sydney-

Osler, Edmund Boyd—*Suite.*

Mines, 2078, rails et pièces d'éclissage en acier, 2079 et suiv.; crédit général, (sub.) 7643 et suiv.; matériel roulant, (sub.) 9733 et suiv., 9739 et suiv.

Inverness, travaux, (sub.) 7568 et suiv.

Japon : relations commerciales du Canada avec ce pays, (observ. sur int. Foster) 8099.

Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 4154 et suiv.

Milice, (sub.) : solde et allocations, terrains assignés à l'armurerie Ross, 449.

Port-Colborne, élévateur, y compris fondations, (sub.) 1324 et suiv., 1365 et suiv.

Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 660 et suiv.

Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9582 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., maison d'immigrants, (sub.) 1098 et suiv.; quarantaine ; Ile-aux-Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1101 et suiv.

Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9502.

Steamers, (sub.) : service entre Québec et Natashquan, 1012 et suiv.

Tapis, achat pour les deux Chambres du Parlement, (int.) 8459.

Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5705, (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5836 et suiv.

Toronto-centre : nouvelle élection, préparation d'une nouvelle liste d'électeurs, (int.) 3368.

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) à cette fin, en comité, 740 et suiv.

Paquet, Eugene, *L'Islet.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur pro position d'amendement Borden) 4919 et suiv.

Billets fédéraux, impression en français, (int.) 6976.

Intercolonial : horaire, impression en français, (int.) 6977.

Sainte-Angèle, Nicolet, port, creusage, (int.) 1838.

Trois-Rivières, gaz et éclairage électrique, inspection, (int.) 1838.

Parent. Georges, *Montmorency.*

Adresse en réponse au discours du trône, (débat) 17.

Parmelee, Charles H., *Shefford.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5006 et suiv.

Chemin de fer de Battleford au lac Lenore, bill (n° 75) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744 ; 2e l., 1836 ; en comité et 3e l., 4717.

Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 18) concernant la compagnie du, 1ère l., 333 ; 2e l., 434 ; en comité et 3e l., 903.

Service frigorifique, débat sur observ. Armstrong) 8425 et suiv.

Paterson, Hon. William, *Brant.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 3160 ; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5996.

Auditeur général, bureau, appointements, (sub.) 78, 93.

Bateaux à vapeur, ligne entre Saint-François, île d'Orléans, et Québec, subvention, (rép. à int. Bergeron) 1567.

Bridgeburg, édifice public, (sub.) 1617.

Budget : transmission à la Chambre, message de Son Excellence, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 59.

Commerce : rapport annuel du ministère, (dépôt) 337 ; ministère, (sub.) 99 ; premier commis et comptable, 99 ; commis de seconde classe, 99 ; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 100.

Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 51.

Comptes publics, rapport, (dépôt) 51 ; (rép. à observ. Foster au sujet du dépôt) 100.

Douanes, ministère, (sub.) : appointements, 80 ; huit commis de première classe, 81 ; quinze commis de seconde classe, 81 ; dix-neuf commis de seconde classe cadette, 89; quatre commis de troisième classe, 91 ; secrétaires particuliers et aides allocation, 91 ; appointements et dépenses casuelles, 270 ; M. A. R. Milne, C.M.G., percepteur à Victoria, décès et remplacement, (rép .à int. Sproule) 284 ; appointements et dépenses imprévues, bureaux de douanes, 423 ; inspection répression de la contrebande, conseil des douanes, compilation des relevés statistiques relatifs aux importations et exportations, appointements et frais, 423 ; employés au Yukon, leur nombre, leurs appointements, (rép. à int. Bergeron) 430 ; recettes du ministère des Douanes et du ministère du Revenu de l'Intérieur, (rép. à mot. Roche pour doc.) 627 ; règlements douaniers concernant le "dumping," (voir "Dumping") ; commutation au lieu de remise de droits sur certains articles, (sub.) 6867, 6972 ; augmentation d'appointements, 9284 ; bill (n° 190) modifiant loi des douanes, de 1897, comité, 9987 et suiv.

Dragueurs, importation, (rép. à int. Bennett) 5545.

"Dumping", décrets du conseil, etc., concernant l'article 19 de la loi de 1904 y relative, (rép. à mot. Kemp pour doc.) 725.

Exportations du Canada en 1904, (rép. à int. Foster) 398.

Ficelle d'engerbage, fabrication et consommation, (rép. à int. Sinclair) 1838.

Finances, ministère, appointements, (sub.) 79.

Fisher, P. G., emploi et retraite, (rép. à int. Lake) 278.

Foin, importé des Etats-Unis au Canada, (rép. à int. Boyce) 1114.

Foot, M. Jeffrey, gratification, (sub.) 6572.

Gouverneur général, bureau du secrétaire du, (sub.) : appointements, 71 ; copistes et autres employés surnuméraires, 71 ; impression et papeterie. 72 ; divers, 72.

Grains, bureaux de contrôle à Montréal et à Toronto, (rép. à int. Ames) 951.

Hamilton-Cove, bureau de poste, (rép. à int. Ames) 7588.

Hareng canadien, industrie du : (rép. à int. Lefurgey) 1198.

Harvey, percepteur des douanes à, (rép. à int. Crocket) 9921.

Paterson, Hon. William—*Suite.*

Immigration chinoise, application de la loi y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026.
Importations : du Royaume-Uni au Canada, en 1902-1903 et en 1903-1904, (rép. à int. Daniel) 281 ; importations au Canada en 1904, (rép. à int. Foster) 398.
Imprimerie de l'Etat et papeterie, service, appointement, (sub.) 77 ; nettoyage à l'imprimerie de l'Etat, (sub.) 78 ; nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1644 et suiv.
Intercolonial, (sub.) : sémaphores et gares, 2077.
Manitoba : extension de ses frontières, rapport, déclarations de M. Rogers, etc., (débat) 4139 et suiv.
Message de Son Excellence : budget, transmission à la Chambre, (mot. pour renvoi au comité des subsides) 59.
Phares du Canada, dépôt à Prescott, (rép. à int. Monk) 1200.
Pinette, I.P.-E., douanier, destitution, (rép. à int. McLean) 2434.
Produits agricoles exportés ou importés des Etats-Unis, (rép. à int. Clements) 950.
Rouse, David, douanier, nomination et appointements, (rép. à int. Wilson) 472.
Sault-Sainte-Marie, entrepôt de douane pour houille grasse, (rép. à int. Boyce) 5811.
Sainte-Famille, île d'Orléans, quaiage, abolition, (rép. à int. Bergeron) 1202.
Saint-François, île d'Orléans, quaiage, abolition, (rép. à int. Bergeron) 1202.
Saint-Jean, île d'Orléans, quaiage, abolition, (rép. à int. Bergeron) 1202.
Saint-Laurent, île d'Orléans, quaiage, abolition, (rép. à int. Bergeron) 1202.
Savage-Harbour, I.P.-E., port, travaux, (rép. à int. McLean) 3483.
Secrétariat d'Etat, (sub.) : deux premiers commis, 75; sept commis de première classe, 75; huit commis de seconde classe, 76; sept commis de seconde classe cadette, 76; aide aux écritures, 76.
Shadwell, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6573.
Shaw, J. B., emploi et retraite, (rép. à int. Lake) 278.
Service civil, relevé conforme à l'art. 17 de l'acte d'assurance du, (dépôt) 55; traitements des examinateurs et autres dépenses, (sub.) 77.
Steamers, (sub.): service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 903; service entre le Canada et le Mexique, 935; entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 942; entre Saint-Jean et Glasgow, 943; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 943; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 943; entre Saint-Jean et Digby, 945; entre Victoria et San-Francisco, 946; entre Halifax et Terre-Neuve, 947; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 947; entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, 961: entre Grand-Manan et la terre ferme, 964; entre Saint-Jean et Halifax, via Yarmouth, 964: entre Saint-Jean et les ports du bassin des Mines, 967; entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge, 967; entre Québec et le bassin de Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires, 967; entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre, 968; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 974 ; entre Baddeck, Grand-Narrows, Iona, Grand-Etang et East-Bay, 976; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie et Campbellton, 976; entre Pictou et Chéticamp, 978; entre Port-Mulgrave et Canso, entre Port-Mulgrave et Guysborough, et entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 978; entre Québec et Blanc-Sablon, 979; entre Sydney, Cap-Breton et la baie Saint-Laurent, avec escale aux ports intermédiaires, 980; entre Halifax et Canso, 980; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 981; entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 981; entre Victoria, Vancouver, Skagway et les ports intermédiaires, 981; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 981; entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 983; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 988; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 992; entre Petit-de-Grat et le terminus de l'Intercolonial à Mulgrave, 1009; entre Saint-Jean, Westport et ports intermédiaires, 1010; entre Saint-Jean. Digby, Annapolis et Granville, 1010; entre Annapolis et Hull, (Ang.) 1010; entre Québec et Natashquan, avec escale aux ports intermédiaires sur rive nord du Saint-Laurent, 1011; entre Saint-Jean et ports du bassin des Mines et de celui de Cumberland, 1015; entre le Canada et le Sud-africain, 1015.
Subsides, (mot. pour comité) 51.
Tarif, projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9201 et suiv.
Tarif de faveur, importations sous l'empire du, (rép. à int. Daniel) 159.
Territoire du Nord-Ouest: recettes du ministère des Douanes et du ministère du Revenu de l'intérieur, (rép. à mot. Roche pour doc.) 627; frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5717 et suiv.
Thomson, capitaine Thomas, douanier à Port-Bruce, destitution et remplacement, (rép. à int. Ingram) 1842.
Toronto, service météorologique, nouvel édifice, (rép. à int. Foster) 1201.
Trésorerie, conseil de la, (sub.) : appointements, 79.
Turner, John, gratification à sa veuve, (sub.) 6573.
" Visite royale au Canada en 1901 ", livre de M. Joseph Pope, impression en français, (rép. à observ. et int. Bergeron) 77.
Woodstock, terrain pour salle d'armes, (rép. à int. Crocket) 5042.

Perley, George H., *Argenteuil.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelle provinces, bills (n° 69 et n° 70), débat sur mot. Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden, 3859 et suiv.; en comité, art. 12, 7913 et suiv., 8046 et suiv., 8155 et suiv., 8261 et suiv.
Apple-River, quai, (sub.) 1803 et suiv.
Canaux : études et inspection, (sub.) 1572 et suiv.
Carillon, passe migratoire, (int.) 2158.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., 323.
Commission des chemins de fer : agents, commis et employés de la commission, leurs noms et leurs appointements, (mot. pour doc.) 421.
Commission géologique, nomination d'employés, (int.) 400.

Perley, George H.—*Suite.*
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7460 et suiv.
Edifices publics, loyers, (sub.) 1735 et suiv.
Greece's-Point, piliers et phare, (sub.) 1564 et suiv.; quai : coût, usage et service, (int.) 2158.
Grenville, quai, (sub.) 1564 et suiv.
Hull, quai : coût, usage et service, (int.) 2158.
Immigrants en détresse, (observ.) 4964.
Milice, ordres permettant aux fonctionnaires du ministère de faire partie de la milice, mise en vigueur, (observ.) 1313.
Montmorency, quai, (sub.) 7008 et suiv.
Ottawa : commission d'embellissement, combien d'hommes inscrits sur le rôle de paye, (int.) 400.
Pêcheries : service de protection, (sub.) 3022 et suiv.
Phares flottants : entretien et réparations, (sub.) 2819 ; phares et auxiliaires à la navigation, (sub.) 2968 et suiv.
Steamers et brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2718.
Tarif américain, drawbacks accordés sur matière première, (rép. à observ. Maclean) 787.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminueur les ravages, (mot.) débat, 1409 ; mot. pour comité mixte des deux Chambres) 8842-43 ; rapport du comité, (dépôt) 9610 ; (motion pour adoption) 9744.

Piche, Camille, *Sainte-Marie, Montréal.*
Chambre des Communes, ventilation, (sur observ. Taylor) 8906.
Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, bill (n° 191) concernant la compagnie du, 2e l., 9395 ; comité et 3e l., 9555.
Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 81) concernant la compagnie du, et à l'effet de changer son nom en celui de "Grand Trunk Central Railway Company", 1ère l., 1744 ; 2e l., 1836 ; en comité et 3e l., 4716.
Compagnie du pont de Montréal, bill (n° 138) y relatif, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "The Montreal Bridge and Terminal Company", 1ère l., 4671 ; 2e l., 4822; 3e l., 6407.
Montréal, (sub.) : hôtel des Postes, installation de tubes pneumatiques pour fins postales, construction de bureaux de poste dans les divisions Saint-Jacques et Sainte-Marie, (observ.) 1185 et suiv.; hangars permanents dans le port, plans, etc., (int.) 1403, 2285 ; transporteurs de grain se rattachant aux élévateurs, plans, etc., (int.) 2285.
Pêcheries : sentence arbitrale d'Halifax, le gouvernement fédéral a-t-il reçu une partie de l'indemnité accordée ? (int.) 9099.

Porter, Edward Guss, *Hastings-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4846 et suiv.; en comité, art. 12, 8677 et suiv.
Boîtes de scrutin, fraudes, (observ.), débat, 9415-16 et suiv.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant quant aux appels de convictions sommaires, 1ère l., 1394 ; 2e l. et comité, 4384, 5258 ; comité et 3e l., 9923.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9644 et suiv.

Prefontaine, Hon. J. Raymond, *Maisonneuve.*
Agences : loyers et dépenses imprévues, (sub.) 2813 et suiv.
Avances par décret du conseil, (rép. à int. Ames) 281.
Baie d'Hudson, surveillance, steamer à cette fin, (sub.) 9394.
Bateaux à vapeur, inspection, (sub.) 2803.
Bicquet, gardien du phare de, (rép. à int. Bergeron) 3316.
Boitte, conservation, établissement de congélateurs, (rép. à int. Ganong) 1568 ; (rép. à mot. Martin pour doc.) 1849 ; (sub.) 9845.
Bouées : service des bouées, dépenses s'y rattachant, (sub.) 6783 et suiv.
Brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2703, 6601 ; construction pour le bas du Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.) 9841.
Capitaines et seconds de navires, examens, (sub.) 2731.
Castonguay, A. B., renvoyé de la police fédérale et employé au département de la Marine et des Pêcheries, (rép. à int. Hughes) 5811.
Chaloupe à vapeur "Maisonneuve", coût, (rép. à int. Ames) 1934.
Chiens de mer, destruction, appareils à cette fin, (sub.) 9389.
Cour d'Echiquier, bill (n° 59) modifiant la loi y relative, en matière de dettes de chemins de fer, en comité, 3324 et suiv.
Cours d'eau navigables et flottables, enlèvement d'obstructions, (sub.) 2755.
Croiseur "Canada", vaisseau-école, (sub.) 9394.
Croiseur "Petrel", nouvelles chaudières et réparations, (sub.) 6768.
Etablissements scientifiques, (sub.) 9388.
Fleuve Saint-Laurent : creusage du chenal en aval de Québec, construction d'un dragueur à cette fin, (sub.) 6573, 6574 ; chenal des navires, améliorations, (sub.) 2551 et suiv.; dragage au aval de Québec, appareil à cette fin, (sub.) 9387 ; piliers permanents dans le lac Saint-Pierre et ailleurs, (sub.) 9387.
Fort-William, dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785.
Godbout, Joachim, gardien de phare à Saint-Laurent, île d'Orléans, ingérence dans élection fédérale de 1904, (rép. à int. Monk) 1401.
Goélette "Agnès G. Donohue", saisie, (rép. à observ. McKenzie) 1570.
Gouvernement, etc., (rép. à int. Lefurgey) 401.
Grand-Manan, station de sauvetage, paiements à l'équipage, (rép. à int. Ganong) 5042.
Hareng canadien, industrie du, enquête, rapport, (rép. à int. McLennan) 4493 ; industrie du, (rép. à int. Lefurgey) 5544.
Homards : pêche, émission de permis pour district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1903, 1904 et 1905, (rép. à int. Ganong) 1568 ; industrie du homard, enquête, rapport, (rép. à int. McLennan) 4493 ; établissements d'élevage, construction, entretien, salaires des employés, (sub.) 3016.
Hôpitaux de marine, Provinces maritimes, réparations, soin des malades, (sub.) 2794.
Ile d'Anticosti, phares, coût, (rép. à int. Lewis) 1934.
Ile du Prince-Edouard, communications avec la terre ferme, (rép. à int. Martin) 718; service de steamers entre cette île et la terre ferme, interruption, (rép. à int. Martin) 1396, 1663, (rép. à int. Lefurgey) 1831;

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
pêcheries de l'île, développement, surveillance, (rép. à int. Martin) 1841; service postal d'hiver : bateau brise-glaces entre l'île et la terre ferme, (sub.) 2757; crédit supplémentaire, 6605.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6590.
Levés hydrographiques, (sub.) 2787; sur côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6605; dans le Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique, etc., (sub.) 6761 et suiv., 9388; steamer pour faire ces levés, (sub.) 9388.
Low, A. P., gratification, (sub.) 6611.
Marées, observation des, (sub.) 2756.
Marine et Pêcheries, ministre, (sub.) : huit fonctionnaires du service technique, 106; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 109; rapport (dépôt) 116; emploi de M. P.W. St. George, (rép. à int. Ames) 158; rapports demandés et non déposés, (rép. à observ. Borden) 1296, 2364; dépenses casuelles, (sub.) 2545; chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent, amélioration (sub.) 2551; Pêcheries, rapport annuel, année 1904, dépôt, 2701; employés surnuméraires, ingénieurs et dessinateurs, appointements, (sub). 2870; approvisionnements: demande de soumissions, par circulaires, mode d'achat, etc., (rép. à mot. Ames pour doc.) 4872; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6397 et suiv.; ministère, (sub.): augmentation d'appointements, 9265, 9266.
Marins : bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 1ère l., 608 ; 2e l. et comité, 2210, retiré, 4868; bill (n° 147) idem, 1ère l., 4869; 2e l. et comité, 7591; comité, 9244; 3e l., 9246.
Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 2796.
Météorologie, service, (sub.) 2787; transport de ce service à Ottawa, (rép. à int. Foster, et à int. Borden) 9996, 10013, 10036.
Midland, Ont., dock et entrepôt de l'Etat, (rép. à int. Bennett) 5547.
Milice navale du Canada, organisation, frais, etc., (rép. à int. Monk) 1404.
Montréal: Commission du port, membres, leur nombre, leur nomination, la durée de leurs fonctions, (rép. à int. Ames) 157; démission et remplacement de M. Jonathan Hodgson, (rép. à int. Ames) 157; élévateur du port, submersion, (rép. à int. Ames) 158; hangars en acier, plans et devis, modifications, (rép. à int. Ames) 158; hangars dans le port, construction, travaux, (rép. à mot. Ames pour doc.) 723; caserne pour corps permanents, (sub.) 1169; édifice du Revenu de l'Intérieur, agrandissement, etc., (sub.) 1174 et suiv.; hangars permanents dans le port, plans, etc., (rép. à int. Piché) 1404, 2285; transporteurs de grain se rattachant aux élevateurs, plans, etc., (rép. à int. Piché) 2286; commissaires du port, bill (n° 192) concernant leurs pouvoirs, 1re l., 9243; 2e l. et comité, 9504; 3e l., 9505.
Naufrages, enquêtes, (sub.) 6604.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2747.
Navires de l'Etat, réparations en 1904, coût, (rép. à int. Crocket) 1408; navires enregistrés au département de la Marine du Canada au 31 décembre 1904, liste, (dépôt) 7060.
Oshawa, port, recettes, (rép. à int. Blain) 1568.
Ostréiculture, (sub.) 3024.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Parry-Sound, magasin des bouées de, (sub.) 9391.
Paul, Joseph, indemnité à sa veuve et à ses héritiers, règlement final, (sub.) 6600.
Pêche: règlements dans la province d'Ontario, (rép. à observ. Boyce) 4871; primes de pêche, distribution, (sub.) 6775.
Pêcheries : saumon de la Colombie-Anglaise, suspension de la mise en conserves en 1906 et 1908, (rép. à int. Sproule) 283 ; pêcheries de l'Atlantique, rapport de la commission d'enquête à ce sujet, (rép. à int. Ganong) 284, 1296 ; pêche dans les estuaires des fleuves, (rép. à int. Monk) 1406 ; steamers employés à la protection des pêcheries, noms, tonnage, etc., (rép. à int. Lewis) 1406; service, coût, (rép. à int. Lefurgey) 1408 ; décision de la commission d'Halifax et distribution de l'indemnité, (rép. à int. Martin) 1661 ; pêcheries de l'I.P.-E., développement, surveillance, (rép. à int. Martin) 1841 ; inspecteurs et gardes-pêche, appointements et déboursés, (sub.) 2989 et suiv.; service de protection, (sub.) 3020 ; pêcheurs des Etats-Unis sur côtes de la Nouvelle-Ecosse, (rép. à observ. Maclean) 8092; inspecteurs, surveillants et gardiens, appointements et dépenses, (sub.) 6769 ; sentence arbitrale d'Halifax, le gouvernement féréral a-t-il reçu une partie de l'indemnité ? (rép. à int. Piché) 9100 ; commission des pêcheries, dépenses, (sub.) 9388.
Phares : dépôt à Prescott, (rép. à int. Lalor) 1398; éclairage des phares au gaz acétylène, (rép. à int. Ames) 1661 ; service des phares, nomination de Joseph Lemieux, (rép. à int. Ames) 1841 ; phares et service côtier, steamers pour besoins d'iceux, (rép. à int. Lewis) 1935 ; phares de l'île d'Anticosti, coût, (rép. à int. Lewis) 1934; installation de trois phares dans la baie de Quinté, (rép. à int. Alcorn) 2756 ; gardiens des phares, salaires, (sub.) 2805 ; phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2815, 2836 ; phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2868, 2960 ; dépôt à Kingston et à Prescott, (rép. à mot. Lalor pour doc.) 2701; entretien et réparations, (sub.) 6775 et suiv.; gardiens, salaires et allocations, (sub.) 9391; phares auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 9392.
Phares et bateaux-phares, entretien et réparations, (sub.) 9250.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9780 et suiv.
Pilotage, administration, (sub.) 2869 ; circonscription de Québec, bill (n° 171) y relatif, 1ère l., 7174 ; 2e l. et comité, 7607 ; 3e l., 7612.
Pisciculture, établissements de, construction, salaires des employés, etc., (sub.) 3016, 6774 et suiv.
Poisson : pris dans la baie de Missisquoi et la rivière Richelieu, défense de l'importer dans l'Etat de New-York, (débat sur observ. Demers) 6320 et suiv.; fumage du poisson, établissement à cette fin, (sub.) 9389.
Port-Arthur, dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785.
Ports canadiens sous l'autorité de commissaires, (rép. à int. Bergeron) 1112.
Québec, commission du port, bill (n° 37) modifiant la loi de 1899 y relative, 2e l. et comité, 1296 ; 3e l., 1298.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Rivière Ostall, C.-A., enlèvement d'obstructions, (sub.) 158 ; (rép. à int. Ames) 158.
Saint-Jean, N.-B., nouveau don au cimetière de Fernhill, (sub.) 6765.
Salmon, capitaine R., commissaire des sinistres maritimes, enquête sur collision du "Canada" avec le "Cap-Breton", démission, (débat sur mot. Ames pour doc.) 405.
Sault Sainte-Marie, dock de l'Etat, (rép. à int. Boyce) 5546.
Sauvetage, stations de, sauvetage des naufragés, récompenses, (sub.) 2731 ; subvention aux propriétaires de bateaux de sauvetage, 9393.
Service côtier, extension, (sub.) 6605.
Service maritime fluvial, enlèvement d'obstructions, frais, remboursement à l'Etat par les intéressés, (sub.) 157 ; (rép. à int. Ames) 158.
Signaux, service : (sub.) 2869 ; signaux sous-marins, appareils, (sub.) 2982 ; signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9500.
Steamers : service maritime et fluvial, coût, (rép. à int. Lewis) 1406 ; (rép. à int. Lefurgey) 1409 ; (sub.) : service entre le Canada et le Mexique, 7062.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2703, 6601.
Steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2703, 6601.
Steamers et brise-glaces, entretien et réparations, (sub.) 9249.
Stevens, feu Douglass, gratification à sa veuve, (sub.) 6766.
Steamer "Aberdeen", nouvelles chaudières, et réparation, (sub.) 6602.
Steamer "Acadia", gréement, qu'en a-t-on fait ? (rép. à int. Ames) 1934.
Steamer "Arctic", équipage, (sub.) 9394.
Steamer "Champlain", coût, voyages, etc., (rép. à int. Morin) 156.
Steamer "Grecian", échouement, enquête, indemnité au capitaine James Harrison, (sub.) 6604.
Steamer "Minto", quand construit, inspecté, etc., (rép. à int. Martin) 718 ; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (rép. à int. Martin) 1396, 1663.
Steamer "Montcalm", brise-glace, coût, voyages, etc., (rép. à int. Morin) 157; envoi au secours du "Minto" et du "Stanley", (rép. à int. Martin) 1396 ; renseignements au sujet de ce steamer, (rép. à int. Foster) 4871.
Steamer "Quadra", réparations, (sub.) 9388.
Steamer "Scout", réparations, (sub.) 6783 et suiv.
Steamer "Sequin", achat, (rép. à int. Bennett) 3957.
Steamer "Stanley", quand construit, inspecté, etc., (rép. à int. Martin) 718 ; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (rép. à int. Martin) 1396, 1663.
Steamer "Vancouver", accident, (rép. à int. Ingram) 2742.
Télégraphie Marconi : installation à bord des steamers "Stanley" et "Minto", (rép. à int. Lefurgey) 197; installation à Glace-Bay et à Table-Head, contribution du Gouvernement, etc., (rép. à int. Lefurgey) 401; établissement de stations, (sub.) 2980.

Prefontaine, Hon. J. Raymond—*Suite.*
Télégraphie sans fil, bill (n° 186) ayant pour objet de la réglementer, 1ère l., 8366 ; en comité, 9246 ; 3e l., 9247.
Traîneaux à voiles, construction, (sub.) 9389.
Venning, R. N., services spéciaux, saisies russes, (sub.) 6768.
Verdun, protection contre inondations, (rép. à mot. Monk pour doc.) 478 et suiv.
Yarmouth, hôpital de marine, construction, (sub) 9388.

Pringle, Robert A., *Cornwall et Stormont.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 4397 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), arts 2 à 15, 5887 et suiv.; idem, arts 2, 15 et 16, 7330.
Bassin de Cornwall, dragage, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (int.) 614.
Canal de Cornwall : emploi d'ouvriers supplémentaires, (int.) 111 ; dragage, adjudication de l'entreprise, (int.) 716.
Canal Welland, creusage, frais, etc., (rép. à int. Pringle) 614 ; enlèvement d'obstructions et autres travaux d'améliorations, (sub.) 1284 ; creusage entre Port-Colborne et Thorold, (sub.) 1284; enlèvement de piles centrales et construction de ponts, (sub.) 1287.
Chatham, salle d'armes, (sub.) 1619 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5859 et suiv., 6099 et suiv.
Guelph, salle d'armes, (sub.) 1626.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements,(comité sur résol.) 9982.
Listes électorales, bulletins ayant servi aux élections de Prescott, Carleton, ville d'Ottawa, Glengarry et Stormont, où imprimés? (int.) 613.
Port-Burwell, travaux, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (int.) 614.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1731 et suiv.

Proulx, Edmond, *Prescott.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur bill (n° 69), art. 12, 8718.

Reid, John D., *Grenville.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5422 et suiv.
Burritt's-Rapids, gardien de l'écluse, renvoi, (int.) 8583.
Canal de Cornwall, pour remplir espace entre écluses, (sub.) 1557.
Canal des Galops, pour arrêter fuite, (sub.) 1555 et suiv.
Canal du Sault Sainte-Marie, construction, (sub.) 1477 et suiv.
Canal Welland, travaux, (sub.) 1560; mur de soutènement, construction, (sub.) 1562.
Canaux de Williamsburg, monte-charge et pompe à vapeur, achat, (sub.) 1557 et suiv.
Chemin de fer de l'Est du Canada, recettes, (observ.) 2010 et suiv.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1927 et suiv.
Expositions, (sub.) 1914 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, améliorations, (sub.) 2582 et suiv.
Grosse-Ile, service d'un vapeur, (sub.) 1922 et suiv.

Reid, John D.—*Suite.*
Hygiène publique, (sub.) 1927 et suiv.
Intercolonial, (sub.): pour renforcer ponts, 2010 et suiv.
Statistique criminelle, préparation,(sub.) 1537.

Roche, William, *Halifax.*
Dépêches, transport, service rapide canadien, (débat sur observ. Mackenzie) 10005.
Intercolonial, (sub.): agrandissement des installations à Halifax, 2130.
Lac Porter, chenal, (sub.) 9806.
Middle-Musquodoboit, receveur de la poste, destitution, (observ.) 6356 et suiv.
Steamers, (sub.): service entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7348 et suiv.

Roche, William J., *Marquette.*
" Agnès-Donohue ", voilier, saisi par le gouvernement de l'Uruguay, (observ.) 6265.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création, lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden) 2630 et suiv.; bill (n° 69), (débat sur mot. Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 3794 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5684 et suiv.; population de chaque circonscription électorale des nouvelles provinces, (int.) 5696; en comité sur bill (n° 69) art. 1 à 5, 5746; idem, art. 12, 8226 et suiv.; bill (n° 69), 3e l., 9075, amendement à l'art. 12, (suppression et remplacement de cet article) 9075, rejeté, 9076.
Atlas électoral, nouvelle édition, (sub.) 7051 et suiv.
Bois: protection au Manitoba, dans les territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, (sub.) 9514 et suiv.
Brandon, salle d'exercice, (sub.) 1706.
Calgary, bureau des titres, (sub.) 1708.
Chemin de fer Transcontinental-National, tracé à l'ouest de Winnipeg, dans le Manitoba, plan soumis au Gouvernement, (int.) 763.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1926 et suiv.
Douanes : inspection, répression de la contrebande, conseil des douanes, compilation des relevés statistiques relatifs aux importations et exportations, appointements et frais, (sub.) 425 et suiv.
Edmonton, prison, travaux, (sub.) 1708.
Elections: paiements aux présidents de scrutin, retard, (int.) 6698.
Foin, transport gratuit sur l'Intercolonial, (int.) 112.
Homards, établissements d'élevage, (sub.) 3017.
Hygiène des animaux, (sub.) 2414 et suiv.
Hygiène publique, (sub.) 1926 et suiv.
Ile du Prince-Edouard, service postal d'hiver, (sub.) 2774.
Immigration, (sub.) agents et employés, appointements, 9534 et suiv.; importation d'immigrants, marché avec la " North Atlantic Trading Company " à cette fin, rescision, (débat sur amend. Osler) 9695 et suiv.
Imprimerie Logberg, Winnipeg, paiements à, (int.) 4495, 4578.
Indiens, (sub.): Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest: bestiaux, 6676 et suiv.
Juges, (sub.): frais de déplacement et dépenses des juges au Manitoba, dans la Colombie-Anglaise et dans les territoires du

Roche, William J.—*Suite.*
Nord-Ouest, 128; frais de déplacement des juges au Yukon, appointements et honoraires des fonctionnaires de la justice, 134.
Lac Dauphin, abaissement du niveau, (sub.) 7742.
Leach, R. A. E., emploi, (int.) 1114.
Listes électorales pour l'élection de 1904, préparation, (sub.) 7051 et suiv.
Listes électorales du Manitoba, où imprimées, (int.) 61; liste électorale de Marquette, copie, (mot. pour doc.) 100; système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6895 et suiv.
Louisbourg, restauration du vieux fort, (sub.) 9387.
Manitoba: édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1706; extension des limites vers l'ouest et le nord, (mot. pour doc.) 1847; extension des frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, etc., 4202 et suiv.
Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub). 2799 et suiv.
Milice: bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., 9402 et suiv.
Moosejaw, édifice public, (sub.) 1711.
Pêcheries: inspecteurs, gardes-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3007 et (sub.) 6769 et suiv.
Phares flottants; entretien et réparations, (sub.) 2816 et suiv.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9795 et suiv.
Pisciculture, établissements, construction et entretien (sub.) 3017, 6774.
Postes: service postal dans le district d'Alberta, (mot. pour doc.) 626.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6847 et suiv.
Rivière Fairford, nettoyage, (sub.) 7739.
Rivière Thompson, (branche nord), travaux d'amélioration, (int.) 5909.
Saint-Boniface, hôpital, (sub.) 1930.
Terres fédérales, dans les territoires du Nord-uest, combien d'acres vendus ou donnés, (mot. pour doc.) 627; terres arpentées et délimitées, valeur par mille et par acre, (mot. pour doc.) 1455; M. Nixon, agent, détournements, démission, (débat sur observ. Foster) 8311 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 9468 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, recettes du ministère du Revenu de l'Intérieur et du ministère des Douanes, (mot. pour doc.) 627; droits de prise d'eau réservés pour fins d'élevage, rapports de M. Burley, (mot. pour doc.) 1458.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1427 et suiv.
Virden, salle d'exercice, (sub.) 1706.
Winnipeg, (sub.): nouveau pavillon des immigrants, 1707, logement des sous-officiers, y compris le corps de garde, 1708; nouveau bureau de poste, 1708; hôpital, (sub.) 1930.

Ross, Duncan, *Yale-Caribou.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, pétitions au sujet des écoles séparées, explication de nature personnelle, 2423.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, compagnie du, (mot. demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents) 3863 et suiv.; bill (n° 139) concernant la dite compagnie, 1ère l., 4671 ; 2e l., 4820, 5097 ; en comité, 8512, 8843 et suiv.; 3e l., 9032, 9255, 9264.

Ross, Duncan—*Suite.*
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28), en comité, 2145.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1857 et suiv.

Schaffner, Frederick Laurence, *Souris.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, création: (observ.) 2654; (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4740 et suiv.
Antigonish, édifice public, (sub.) 896 et suiv.
Bois de haute futaie sur terres des Indiens, vente, (int.) 9496.
Boissevain, Man., directeur de la poste, destitution, (int.) 2431.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 504.
Listes électorales du Manitoba système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6889, 6917 et suiv., 6929.
Manitoba, chemins de colonisation, (sub.) 7768.
Prisons, (sub.): Edmonton, 504.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1432 et suiv.

Schell, Malcolm S., *Oxford-sud.*
Agriculture: comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5130 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, comité d'agriculture, sixième rapport, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 9229 et suiv.
Chemin de fer de Brantford à Woodstock, bill (n° 63) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1295; 2e l., 1396; en comité et 3e l.,3250.
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 710; en comité, 2538.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1231 et suiv.
Grand chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 71) y relatif, 1ère l., 1067; 2e l., 1786; en comité, 4382; 3e l., 4383.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1425 et suiv.

Scott, Walter, *Assiniboïa-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 3711, 3718 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5622 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5749 et suiv., idem, art. 2 à 15, 5902 et suiv.; idem, art. 6, et art. 12 à 20, 6016, 6038; idem, art. 15 à 22, 6136 et suiv.; idem, art. 15 à 23, 6185 et suiv.; idem, art. 7950 et suiv, 8075 et suiv., 8107 et suiv.; idem, 8257, 8262 et suiv.; idem, art. 8, 15, 20, 25 et amendements, 8439 et suiv.; idem, art. 12, 8665, 8713 et suiv.; art. 2, 8804-16 et suiv.; en comité sur bill (n° 70), Saskatchewan, 8920 et suiv., 8929 et suiv.
Bill (n° 69), 3e l., 8990 et suiv., amendement à l'art. 23, 8990, rejeté 9010.
Bill (n° 70), 3e l., 9080 et suiv., amendement à l'art. 23, 9087, rejeté, 9094-95.

Scott, Walter—*Suite.*
Chemin de fer de la baie Georgienne au littoral maritime, bill (n° 35) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 516; 2e l., 609; 3e l., 1342.
Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 333; en comité, 2872.
Chemin de fer de Régina à la baie d'Hudson, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; en comité et 3e l., 2429.
Compagnie du pont de la Saskatchewan, bill (n° 111) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2883; en comité et 3e l., 4383.
Territoires du Nord-Ouest, bill (n° 156) modifiant loi relative à la représentation, en comité, 8982 et suiv.

Sifton, Hon. Clifford, *Brandon.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 3207 et suiv.
Démission, explications, 1936.

Sinclair, John H., *Guysborough.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5242 et suiv.
Bateaux à vapeur, inspection, (sub.) 2805.
Canso, édifice public, (sub.) 1080 et suiv.
Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 4386 et suiv.
Collège presbytérien d'Halifax, bill (n° 123) concernant le conseil du, 1ère l., 2789; 2e l., 3250; en comité et 3e l., 4383.
Ficelle d'engerbage, fabrication et consommation, (in.) 1838.
Half-Island-Cove, brise-lames, (sub.) 9808.
Homards : établissements d'élevage, (sub.) 3019.
Hôpitaux de marine, Provinces maritimes, (sub.) 2796.
Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 2799.
Navires, sûreté des, bill (n° 21) modifiant la loi y relative, 1re l., 334; 2e l., 628; en comité, 765.
Phares: gardiens, salaires, (sub.) 2806.
Pisciculture, établissements, (sub.) 3019.
Sauvetage, équipes de, dans la Nouvelle-Ecosse. (int.) 953.
Signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement, (débat sur observ. Kemp) 9504.
Steamers, (sub.): service entre Port-Mulgrave, Canso, Guysborough, Margaree et Chéticamp, 978; entre le Canada et le Sud-africain, 1018.
Tatamagouche, quai, (sub.) 9802.

Sloan, William, *Comox-Atlin.*
Chemin de fer Transcontinental-National, travaux d'exploration, (int.) 3124.
Esquimault, station navale, abandon par les autorités impériales, (int.) 196.
Pêcheries : pêche du flétan dans le Pacifique, empiètement des Américains, (int.) 610.

Smith, Ralph, *Nanaïmo.*
"Associated British Canadians," ouvriers envoyés au Canada par cette association, (int.) 2287.
Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2399; en comité et 3e l., 4716.
Chemin de fer de Timagami, bill (n° 91) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097.
Colombie-Anglaise, véto sur actes de la législature, (int.) 198.
Immigration: acte de la Colombie-Anglaise la réglementant, désapprobation par le gouvernement fédéral, (int.) 6612.
Joly, Céleste, bill (n° 107) relatif à un certain brevet d'invention lui appartenant, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 4717.
Main-d'œuvre étrangère, loi y relative déclarée inconstitutionnelle par le juge Anglin, (int.) 8336.
Travail dans les houillères, acte de la Colombie,Anglaise le réglementant, (int.) 6612.
Unions ouvrières : enregistrement des étiquettes et imposition d'amendes pour l'usage des étiquettes enregistrées, (mot. pour comité sur projet de résolution) 285, bill (n° 10) à cette fin, 1ère l., 293; 2e l., 628; en comité, 732, 959, 1849 et suiv.; 3e l., 1860.

Sproule, Thomas S., *Grey-est.*
Agriculture : comité, 3e rapport, tarifs de chemins de fer, (débat sur motion McKenzie pour adop.) 5126 et suiv.
Alberta, province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son organisation, 1ère l., (débat), 1489, 1513, 1517, 1527.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70) à quand la 2e l. ? (int.) 2207; présentation de ces bills sans que l'honorable M. Sifton ait été consulté, (débat sur observ. Borden) 2378; pétitions au sujet des écoles séparées, explication de nature personnelle, 2424, 2425, 2515; création de ces nouvelles provinces, (débat sur observ. Schaffner) 2697; débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden, 3126; vote, procès-verbal, (débat sur observ. McIntyre) 5549 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 2 à 15, 5853-76; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 5554 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5950; idem, art. 15 à 23, 6055 et suiv., 6122 et suiv., 6198-6213, et suiv., 8167 et suiv.; idem, art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8436 et suiv.; art. 15 et 16, 8491, 8499, 8539, 8549 (article du "Canada") et suiv.; art. 12, 8676-97, 8711-18; art. 2, 8764-8799 et suiv.; bill (n° 69), 3e l., 9003 et suiv.; bill (n° 70) 9098, amendement à l'art. 2, 9098, rejeté, 9098; voies publiques et allocations pour voies publiques, bill (n° 195), en comité, 9748 et suiv.
Anciens ministres ayant fait partie du cabinet, pensions, bill (n° 203) à cette fin, en comité, 10015.
Astronomie, travaux, (sub.) 7896 et suiv.
Bétail canadien, interdiction en Angleterre, comité d'agriculture, sixième rapport, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 9219, 9231 et suiv.
Bills (nos 177, 178, 179 182, 183, 185, (rép. à mot. Macpherson demandant inscription au feuilleton pour 2e lecture) 8189.
Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 468.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 334.
Canso, édifice public, (sub.) 1075 et suiv.
Cartes géographiques du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 7898.
Chambre des Communes, ventilation, (sur observ. Taylor) 8906.
Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, en comité, 3365 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, bill (n° 53) modifiant la loi y relative, en comité, 1747 et suiv.
Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46), 3e l., 4535 et suiv.
Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106), en comité, 5097.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45), en comité, 4012 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5873, 6095 et suiv.
Chemin de fer de la Rive-Sud, bill (n° 149), (observ. sur motion Geoffrion pour renvoi au comité des chemins de fer) 9288.
Chemin de fer Transcontinental-National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (observ. sur int. Foster) 241 ; emploi d'ouvriers étrangers, rapport, (int.) 859, 1204 ; (sub.): études, construction, dépenses 2400 et suiv.
Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, compagnie du, (observ. sur mot. D. Ross, demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents) 3864; bill (n° 139) concernant ladite compagnie, impression, 2e l., (observ.) 4820; en comité, 8512 et suiv.
Clifton, hon. C., démission, explication, (débat) 1945.
Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider (observ. sur mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolution) 336, 520, 533 et suiv.; en comité sur bill (n° 36) à ce sujet, 1694 et suiv.; personnel et fonctionnement, (sub.) 1602 et suiv.
Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond, contre l'incendie, bill (n° 103) y relatif, 2e l., 2398.
Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, en comité, 1783 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 1338, 2638 et suiv., 3291 et suiv.; 3e l., 3518.
Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, en comité, 3248 et suiv.
Compagnie dite "Gold Medal Manufacturing Company", bill (n° 102), relatif à un brevet lui appartenant, en comité, 3521.
Débats, comité, 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10025, 10029.
Dimanche, repos du, (int.) 8863.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1927 et suiv.
Douanes, M. A. R. Milne, C.M.G. percepteur à Victoria, C.-A, décès et remplacement, (int. Sproule) 284.
Elections fédérales, émission des formules de bulletins par l'imprimerie de l'Etat, (int.) 952.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Elections fédérales, émission de formules de bulletins, réclamation du président d'élection de Lanark-sud et de la ville d'Ottawa, (int. Sproule) 1400.
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 706 et suiv.; en comité, 772, 2517.
Employés publics, nombre, (int.) 610 ; employés permanents du service intérieur à Ottawa, nomination depuis le 1er juillet 1896, (mot. pour doc.) 2437, 5935, 6362, 8190, 8733.
Explication de nature personnelle par M. Turriff, requêtes du district d'Assiniboïa-est, au sujet des nouvelles provinces de l'Ouest, (observ.) 2362.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6305 et suiv.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 504 et suiv.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1903.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, bill (n° 8) modifiant la loi de 1894 y relative, en comité, 479 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 19), en comité, 337 et suiv., 1214 et suiv., 1879 et suiv., 3e l., 1962 et suiv.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2508.
Grosse-Ile, service d'un vapeur, (sub.) 1923 et suiv.
Hersey, Arthur Howe, bill (n° 167) pour lui faire droit, en comité, 7857 et suiv.
Hygiène publique, (sub.) 1927 et suiv.; appointements et dépenses casuelles, 2408 et suiv.; hygiène des animaux, 2412 et suiv.
Immigration : marché avec la " North Atlantic Trading Company ", pour importation d'immigrants, rescision, (débat sur amend. Osler) 9688 et suiv.
Imprimerie de l'Etat, impression des discours, retard et inexactitude, (observ.) 7900.
Indiens, (sub.) : Ontario et Québec, arpentages des réserves, 248; construction d'une maison d'arrêt à Saint-Régis, 249.
Intercolonial, (sub.) : pour renforcer ponts, etc., 2013 et suiv.; tarifs, (débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Taylor) 6249 et suiv.
Jeunes Montagnards de Montréal, aide, (sur observ. Monk) 7996.
Juges : nomination d'un juge de la cour de comté dans la Colombie-Anglaise, (int.) 399.
Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, bill (n° 204), en comité, 10016.
Levés hyrographiques, côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6607 et suiv.
Livres généalogiques relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 1ère l., 5197 et suiv.
Manitoba : extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3993, 4125 et suiv.
Milice, (sub.) : pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9329, 9361 et suiv.
Ministère : quand un représentant de l'Ouest sera-t-il invité à y remplacer l'hon. M. Sifton, ministre de l'Intérieur, démissionnaire? (int.) 3369 ; absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3692 et suiv.

Sproule, Thomas S.—*Suite.*
Montréal, nouveaux magasins militaires, (sub.) 1176 et suiv.
Oxford-nord, élection à faire, (observ.) 6089.
Parlement, édifice, agrandissement, (sub.) 9766 et suiv.
Pêcheries : saumon de la Colombie-Anglaise, suspension de la mise en conserves en 1906 et 1908, (int.) 283.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9791 et suiv.
Pont du sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, en comité, 1341.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (sub.) 846 et suiv.; dragage, commissions, (débat sur int. Bennett) 4584 et suiv., 4778 et suiv.
Port-Colborne, améliorations, y compris brise-lames de l'Est, (sub.) 853 et suiv.; élévateur, y compris fondations, (sub.) 1377 et suiv.
Ports de l'intérieur, (sur observ. Hughes) 1117.
Postes, (sub.) : service extérieur, appointements et allocations, 149, 175 et suiv.; service des dépêches, 184 et suiv.; service extérieur, dépenses diverses, fraudes au bureau de poste de Montréal, affaire Bissonnette-Thibault, (observ. sur int. Ames) 206 ; uniformes des facteurs, confection, fourniture de l'étoffe par le Gouvernement, (int.) 222.
Prisons, (sub.) : Edmonton, 504 et suiv.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2408 et suiv.
Québec : crise politique, mission de l'hon. M. Brodeur, (observ. sur int. Léonard) 867 ; hôpital des immigrants, (sub.) 1191.
Recensement et statistique, bill (n° 25) y relatif, en comité, 665 et suiv., 1119 et suiv.; (observation sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 1037 et suiv.
Sainte-Catherine et Tadousac, 995.
Saint-Jean, N.-B., quarantaine, île aux Perdrix, édifices, éclairage, etc., 1102 et suiv.
Sauvetage sur le Saint-Laurent, service, (sub.) 1003.
Scrips : demandes de scrips par certains Métis, (int.) 9295.
Service côtier, extension, (sub.) 6607 et suiv.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8393, 8432 et suiv.
Sociétés d'agriculture, (sub.) 1911 et suiv.
Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6394 et suiv.
Steamers, (sub.) : service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 908 et suiv.; service entre Saint-Jean et Halifax, via Yarmouth et les ports intermédiaires, 965; entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre, 974.
Steamer " Aberdeen ", nouvelles chaudières et réparations, (sub.) 6604.
Tabac, industrie du, (sur int. Foster) 1761 et suiv.
Téléphones : contrôle des lignes, (débat sur observ. Maclean) 1305 et suiv.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5916 et suiv.
Terres fédérales, baux de pâturage, (mot. pour doc.) 8733 ; terres du Yukon, approbation des règlements y relatifs, (observ. sur projet de résol. à cette fin) 10010.
Territoires du Nord-Ouest, bill les constituant en provinces, impression d'un grand nombre d'exemplaires, (int.) 1868 ; baux de pâturage, (int.) 5598 ; frontière méridionale, clôture, (observ. sur int. Clements) 5704 et

Sproule, Thomas S.—*Suite.*

suiv., (débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements) 5819 et suiv.; bill (n° 160) relatif aux territoires du Nord-Ouest, 2e l. et comité, 8976-8979 et suiv.

Travaux publics, bill (n° 54) modifiant la loi des, 1ère l., 857.

Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (débat sur mot. Perley) 1422 et suiv.; (observ. sur mot. Perley pour adop.) 9745 ; mesures préventives, rapport du comité mixte des deux Chambres, (observ. sur mot. Perley pour adop.) 9745.

Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, (observ. sur mot. Smith pour comité sur projet de résol.) 291 et suiv.; bill (n° 10) à cette fin, en comité, 735 et suiv.

Union Saint-Joseph d'Ottawa, requête demandant qu'elle soit constituée en corporation, (observ. sur mot. Belcourt pour lecture, réception et renvoi au comité des ordres permanents) 2599.

Yukon, police fédérale, (sub.) 143; service postal, état séparé, (int.) 212; concession Treadgold, rapport du juge Britton, (int.) 859, 1204; administration, appointements et frais, 7892 et suiv.; subvention au conseil territorial, 7894 et suiv.

William-Head, service d'un vapeur, (sub.) 1924 et suiv.

Staples, William D., *Macdonald.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 4436 et suiv.

Bernier, J. P., directeur de la poste à Saint-Claude, Manitoba, démission, (mot. pour doc.) 1456.

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1229 et suiv.

Listes électorales, fournies pour l'élection de Macdonald, 1904, copie, (mot. pour doc.) 727-28.

Livres généalogiques du bétail, réunion à Ottawa, (sub.) 6829 et suiv.

Manitoba: extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3973; listes électorales, système défectueux, (débat sur observ. Greenway) 6883, 6941 et suiv.

Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6835 et suiv.

Rivière Fairford, nettoyage, (sub.) 7739.

Winnipeg, nouveau pavillon des immigrants, (sub.) 1707 et suiv.

Stewart, Robert, *Ottawa.*

Chemin de fer Canada-Atlantique, bill (n° 46) y relatif, en comité, 4365 et suiv.

Chemin de fer des Comtés du centre, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 1394; 2e l., 1607; en comité, 3717; 3e l., 3718.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 2638 et suiv.; 3066 et suiv., 3292 et suiv.; amendement, 3315, rejeté, 3315; autre amendement, 3515, rejeté, 3520-21; 3e l., 3521.

Fitzsimmons, Jane-Marie, bill (n° 130) pour lui faire droit, en comité, 6512 et suiv.

Owen, David Thomas, brevets, bill (n° 177), en comité, 8858.

Stockton, Alfred Augustus, *ville et comté de Saint-Jean.*

Acadiens, données historiques, compilation, (sub.) 1913.

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden) 5499 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 5941-60; idem, art. 15 à 23, 6061 et suiv.; idem, art. 2, 15 et 16, 7283-7302 et suiv.; idem, art. 12, 8681 et suiv.; 3e l. du bill (n° 69), 9028 et suiv.

Archives, (sub.) 1907 et suiv.

Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45), en comité, 4005, 4323 et suiv.

Code criminel de 1892, bill (n° 66) le modifiant, en comité, 5258.

Commission des chemins de fer, destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 580, 592.

Cour de l'Echiquier (sub.): appointements et augmentations, 130.

Débats, comité, 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10027, 10030.

Immigration, (sub.): agents et employés, appointements, 9533 et suiv.

Intercolonial, (sub.) 2323 et suiv., tarifs, (débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Taylor) 6255 et suiv.; modification de l'horaire, (observ. sur int. Daniel) 6983.

Juges, (sub.) : frais de déplacement des juges au Yukon, 133.

Juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (comité sur résol.) 9965 et suiv.; bill (n° 204), en comité, 10016 et suiv.

Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) 6802 et suiv.

Marins, bill (n° 147) modifiant la loi les concernant, en comité, 9245 et suiv.

Martineau, affaire, (observ. sur int. Foster) 118.

Milice, (sub.) : pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9331.

Ministère : absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (débat sur observ. Borden) 3697 et suiv.

Moncton, N.-B., gouverneur du port, nomination, (int.) 2433.

Pêcheries : commission d'enquête à ce sujet, (débat sur observ. Ganong) 6476 et suiv.

Pénitenciers, (sub.) : dépenses générales, 490 et suiv.

Quais dans eaux de marée, rivière Saint-Jean, (sub.) 9813.

Québec, port, travaux d'amélioration, (sub.) 811 et suiv.

Saint-Jean, N.-B., port, (sub.) 9812 et suiv.

Sénat et Chambres des Communes, indemnité sessionnelle, augmentation, (en comité sur projet de résol.) 9952.

Sorel, brise-glaces, (sub.) 6995 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, employés fédéraux, ingérence dans élections, (débat sur observ. Lake) 9945.

Timbres de commerce, décision à ce sujet, (int.) 5544.

Travaux publics, (sub.) : commis surnuméraires et autres employés, 9811 et suiv.

Sutherland, Hon. Robert Franklin, *Orateur, Essex-nord.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, pétitions au sujet des écoles séparées, explication personnelle par M. Duncan Ross, (décision) 2423 ; création, lettre de M. Haultain au premier ministre du Canada, (débat sur observ. Borden), (décision) 2625 et suiv.; écoles séparées, explication personnelle de M. Macpherson sur présentation d'une pétition, (décision) 2789 ; procès-verbal du vote de la proposition d'amendement Borden à la motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), débat sur observ. McIntyre, (observ. et décision) 5550 et suiv.; bill (n° 70), Saskatchewan, 3e l., (décision) 9086, (décision sur observ. Bourassa demandant que députés entrés dans la Chambre après mise aux voix de l'amendement Léonard, ne votent pas) 9097.

Bills (numéros 177, 178, 179, 182, 183 et 185), décision sur mot. Johnston pour 2e l., 8286.

Bibliothécaires, rapport, 8.

Bills d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (déc. sur mot. Grant) 334.

Carleton, comté, nouvelle élection, 101.

Chambre des communes, (sub.) : appointements, 249 ; dépenses casuelles, etc., commis surnuméraires, 251 ; messagers permanents, augmentation du personnel, (rép. à int. White) 252 ; augmentations et diminutions, 253 ; abonnements, achat de livres, de meubles, etc., (rép. a int. Bergeron) 263 ; distribution des chambres aux députés (rép. à int. Bergeron) 250, et à int. Hughes, 263 ; commis de session en chef, (MM. P. A. Stewart et J. B. Taché), augmentation d'appointements, (rép. à int. White) 268.

Chemins de fer, bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 2e l., (déc.) 296.

Chemin de fer Transcontinental-National : tracé, études y relatives, (mot. Foster pour doc.) décision, 2113.

Commis de la session, crédit supplémentaire, (sub.) 6733.

Commission des chemins de fer : destitution et pension des juges appelés à la présider, (mot. **Fitzpatrick** pour comité sur projet de résolution) déc. sur débat, 336, 569 et suiv.; 581 et suiv.

Comités : crédits supplémentaires, (sub.) 6732.

Débats publication, (sub.) 252, ouvrage de surcroît, session de 1904, frais de rédaction de l'index analytique, 6730 et suiv.; comité, 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, débat sur motion Ethier demandant adoption, (décision) 10032, 10033.

Députés: nouveaux, M. Arthur Lachance, Québec-centre, 114; M. E. B. Devlin, Wright, 1931; M. A. Thompson, Yukon, 2425; M. Edmund Bristol, Toronto-centre, 4492, 4578 : l'honorable. Frank Oliver, Edmonton, 5252; M. Auguste Louis Carrier, Lévis, 7333, 7587; l'honorable G. S. Hyman, London, 8190, 8366; M. George Smith, Oxford-nord, 8366.

Edmonton, nouvelle élection, bref, 4321.

Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) décision, 7524; élection de Nicolet, contestée, renvoi de la pétition, 9298.

Election contestée de Lisgar, jugement de la cour suprême, copie reçue, 9.

Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1892 et suiv.

Sutherland, Hon. R. F.—*Suite.*

Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7) y relatif 3e l., 1952, décision sur amendement Cockshutt, 1952.

Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (débat sur mot. Hughes) 2504 et suiv.

Indiens, affaires des, rapport, (dépôt) 116.

Intercolonial, tarifs, débat sur rép. de l'hon. M. Emmerson à M. Taylor, (observ. et décision) 6246 et suiv.

Kentville, camp de milice, (débat sur observ. Hughes) décision, 6798.

Lévis, nouvelle élection, émission du bref, 6612.

London, nouvelle élection, émission du bref, 6611.

Malles en cuir pour les députés, (sub.) 6745.

Manitoba: extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, débat, (décision) 3978 et suiv.

Messages de Son Excellence : commission d'économie interne, 8; crédits supplémentaires, 6293, 9609.

Messagers pendant la session, (sub.) 6749 ; un nouveau messager, (sub.) 6752.

Milice: bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., (décision) 7429.

Orateur, élection de l', (remerciements) 3.

Oxford-nord, nouvelle élection, bref, 6174.

Pages, (sub.) 6752.

Papeterie: crédit supplémentaire, (sub.) 6732.

Pétitions: doivent porter au verso les noms des députés qui les présentent, (observ.) 2597.

Prorogation, communication du secrétaire de Son Excellence le gouverneur général, 10038.

Sanction royale, 7147, 7173.

Sergent d'Armes, (sub.) 6749. 6752.

Téléphones: raccordements, (déc. sur observ. Maclean) 9756 et suiv.

Territoires du Nord-Ouest, frontière méridionale, clôture, débat sur rép. de sir W. Laurier à int. Clements, (observ. et décision) 5831 et suiv.

Toronto-centre, nouvelle élection, bref, 2951.

Wright, comté, nouvelle élection, 101.

Talbot, Onesiphore Ernest, *Bellechasse.*

Chemin de fer de la baie James, bill (n° 65) concernant la compagnie du, 1ère l., 1394; 2e l., 1607; en comité et 3e l., 4716.

Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, bill (n° 191) concernant la compagnie du, 1ère l., 9288; 2e l., 9395; comité et 3e l., 9555.

Chemin de fer de Medecine-Hat et d'Alberta-nord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer Transcontinental-National, études, plans, arpentages, etc., (sub.) 9714 et suiv.

Demers, L. J., député de Lévis, décès, éloge, 5260.

Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7509, 7529-7531 et suiv.

Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2528.

Franchise postale, abus par les députés, distribution de toutes sortes de circulaires, circulaire du club Jacques-Cartier, de Montréal, (observ.) 10021 et suiv.

Talbot, O. E.—*Suite.*
Immigration, (sub.): agents et employés, appointements, 9538.
Intercolonial: modification de l'horaire, (observ. sur int. Daniel) 6982.
Manitoba: extension de ses frontières, rapport, déclaration de M. Rogers, etc., (débat) 4191 et suiv.
Milice, (sub.) : pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9343-9378 et suiv.

Talbot, Peter, *Strathcona.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4296 et suiv.; en comité sur bill (n° 69) 6168 et suiv., idem, art. 15 à 23, 6216 et suiv.; idem, art. 12, 7912, 7926 et suiv., 8012, 8060 et suiv., 8228, 8249 et suiv., art. 12 et annexe, 8343.
Indiens, (sub.) : Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest, provisions, etc., 6688 et suiv.

Taylor, George, *Leeds.*
Agriculture. comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5118 et suiv.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5016 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 6, et art. 12 à 20, 6018 ; idem, art. 15 et 16, 8560 et suiv.; bill (n° 69) 3e l., 9000 et suiv.; bill (n° 70) 3e l., 9093 et suiv.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (débat sur observ. Wright) 6625.
Billets fédéraux, (sub.) 6392.
Blind-River, dragage, (sub.) 7024 et suiv.
Canal Rideau, (sub.) 7043.
Cartes géographiques du Canada et des T.N.-O., (sub.) 6562 et suiv.
Chambre des communes, distribution des chambres aux députés, (observ. sur int. Hughes) 267 ; atmosphère, (observ.) 7994 ; ventilation, (observ.) 8904.
Chemins de fer, tarifs, (observ.) 5118.
Chemins de fer et canaux, frais judiciaires y relatifs, (sub.) 1588.
Chemin de fer du Grand-Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4358.
Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.) : embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2257 et suiv.
Commission des chemins de fer, personnel, et fonctionnement, (sub.) 1610 et suiv.
Débats, publication, (sub.) : ouvrage de surcroît, session de 1904, frais de rédaction de l'index analytique, 6732 ; comité des, 2e rapport, index, (observ. sur mot. Gervais pour adop.) 4671 ; 7e rapport, augmentation des appointements des traducteurs, (débat sur motion Ethier demandant adoption) 10033.
Dragueurs, réparations, (sub.) 7043 et suiv.
Edifices publics, (sub.) : loyers, 6967 et suiv.
Elections : instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7528 et suiv.
Emballage et vente de certaines denrées, en comité sur projet de résolution Fisher, 2529 et suiv.; en comité, 2958 et suiv.
Fitzsimmons, Jane-Marie, bill (n° 130) pour lui faire droit, en comité, 6512 et suiv.
Fleuve Saint-Laurent, chenal des navires, améliorations, (sub.) 2559 et suiv.

Taylor, George—*Suite.*
Fort-William, port et rivière, améliorations, (sub.) 7054.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1896 et suiv.
Fruits : inspecteurs, combien nommés, leurs appointements, etc., (int.) 614, 770.
Glissoirs, (sub.) 7041.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1267.
Grande rivière, dragage, (sub.) 7026 et suiv.
Honora, quai, (sub.) 7040 et suiv.
Immigration : agences, etc., (sub.) 6520 et suiv.; agents et employés, appointements, (sub.) 7868 et suiv.; agences : dépenses casuelles, frais généraux, employés surnuméraires, (sub.) 7886 et suiv.
Imprimerie Logberg, Winnipeg, paiements à, (int.) 4495.
Intercolonial, détournement de son trafic, (int.) 2017 ; (sub.): améliorations à Drummondville, 2049 et suiv.; embranchement à la Rivière-Ouelle, 2072 ; (sub.) : 2341 ; tarifs de l'Intercolonial, (observ.) 5118 ; (rép. de l'hon. M. Emmerson) débat, 6246 et suiv.; (autre observ.) 6723 ; crédit général, (sub.) 7619 et suiv.
Intérieur, sous-ministre, (int.) 4492.
Justice, frais, (sub.) 7897.
Kingston, collège militaire : logement des domestiques, (sub.) 1629 ; écurie, (sub.) 1630.
Lac Saint-Pierre, etc., quais permanents, (sub.) 6596 et suiv.
London, salle d'exercice et dépôt d'armes, (sub.) 6876 et suiv.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.): huit fonctionnaires du service technique, 106; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 109.
Milice, (sub.): solde et allocations, institution d'un conseil de la Milice, etc., extraits du rapport de l'auditeur général, au sujet d'achat de ciment de Portland, 453 et suiv.
Miltimore, lieutenant J. M., (int.) 6519.
Montmorency, quai, (sub.) 7004 et suiv.
Ottawa, édifices publics, (sub.): gaz et éclairage électrique y compris ponts et chaussées, 1740 et suiv.
Parc des Mille-Iles, pavillons, quais, achat de terres, (sub.) 9551.
Pêcheries: inspecteurs, garde-pêche, etc., appointements et déboursés, (sub.) 3003 et suiv.; service de protection, (sub.) 3021 et suiv.
Phares: gardiens, salaires, (sub.) 2805 et suiv.
Point-Edward, Oont., dragage, (sub.) 7022 et suiv.
Port-Arthur, port et rivière, améliorations, (sub.) 7054.
Postes: dépenses casuelles, (sub.) 6369 et suiv.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6852 et suiv.
Recencement de 1901: fin des travaux, personnel et frais, (int.) 613.
Recensement et statistique: bill (n° 5) y relatif, en comité, 690 et suiv.; (mot. Fisher pour comité sur projet de résolution), 1035 et suiv.
Rivière Ottawa, ponts à Ottawa, (sub.) 7043.
Rivière Saint-Louis, canaux de déversement, (sub.) 7550 et suiv.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6392.
Statistique criminelle, préparation, (sub.) 1538.

Taylor, George—*Suite.*
Steamers transatlantiques, Montréal, places à bord, accaparées par la maison Armour, de Chicago, (int.) 4358, 5548.
Steamer "Scout", accident, explosion, enquête, (int.) 4961 et suiv.
Tarif, projet de résol. Fielding, le modifiant, (débat en comité) 9201 et suiv.
Télégraphes, (sub.): ligne d'Ottawa-Ashcroft-Dawson, 7049 et suiv.
Terrains du Parlement, pavage, (débat sur observ. Hughes) 5929 et suiv.
Terres fédérales, (sub.): dépenses casuelles, 6561 et suiv.; service extérieur, appointements, (sub.) 9481 et suiv.
Traîtres, nichée de, accusation de sir Mackenzie Bowell, premier ministre, contre ses collègues, en janvier 1896, (débat sur observ. Mulock) 883 et suiv.
Whitby, port, dragage, (sub.) 7033.
Yukon, (sub.): administration, appointements et frais, 7892 et suiv.

Telford, Willlam Patteson, *Grey-nord.*
Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford, bill (n° 143) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 4763; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6105.
Tarif: projet de résol. Fielding le modifiant, débat en comité, 9205.
Télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 4764; 2e l., 5098; en comité, 6514, 6545; 3e l., 6748.

Thompson, Alfred, *Yukon.*
Billets fédéraux, (sub.) 6395.
Chemin de fer de l'ouest du Yukon canadien, bill (n° 165), comité et 3e l., 8861.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6395.
Vancouver, essayerie, entretien, (sub.) 7897.
Yukon: administration par une province, (observ.) 6646; nomination de M. F. T. Congdon comme jurisconsulte du conseil territorial, (int.) 7176; réformes à faire au Yukon, (observ.) débat, 7177, 7218 et suiv.; subvention au conseil territorial, (sub.) 7895; gendarmerie à cheval, solde de l'effectif, (sub.) 8869.

Tisdale. Hon, David, *Norfolk.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), procès-verbal du vote de la proposition d'amendement Borden à la motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69). (débat sur observ. McIntyre) 5551 et suiv.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134), en comité, 6103.
Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, en comité, 8860 et suiv.
Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, en comité, 5867 et suiv.
Chemin de fer Vancouver Victoria et de l'Est, bill (n° 139) concernant la compagnie du, en comité, 8844 et suiv.
Collège militaire royal, traitements, (en comité sur projet de résolutions de sir F. Borden) 7122 et suiv.
Milice: troupe permanente, effectif porté à 5,000, (observ. sur mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résol.) 7058; en comité, 7140 et suiv.; bill (n° 170) modifiant l'acte de la milice, 2e l., 7430 et suiv.; milice active, réduction de l'effectif, (débat

Tisdale, Hon. David—*Suite.*
sur observ. de sir F. Borden) 7150 et suiv.; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., (sub.) 9328, 9352 et suiv.
Militaires de London employés à Niagara, article du "Citizen", (débat sur observ. Hughes) 7414 et suiv.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (débat sur int. Bennett) 4601 et suiv.
Postes: dépenses casuelles, (sub.) 6375.

Tobin, Edmund William, *Richmond et Wolfe.*
Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond, contre l'incendie, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 2283; 2e l., 2398; en comité et 3e l., 3790.
Sherbrooke, salle d'exercice, (sub.) 1193.

Turgeon, Onesiphore, *Gloucester.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4275 et suiv.; en comité, art. 15 et 16, 8576 et suiv.
Miscou, port, quai, (sub.) 7667 et suiv.

Turriff, John G. *Assiniboïa-est.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 3936 et suiv.; subventions à l'Alberta, (mot. Laurier pour comité sur projet de résolution), débat, 5577 et suiv.; en comité, 5602 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 1 à 5, 5747; idem, art. 2 à 15, 5897 et suiv., 8125 et suiv.; art. 8, 15, 20, 24 et amendements, 8448 et suiv.
Chemin de fer de Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson, bill (n° 179) y relatif, en comité, 8859.
Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 50) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 855; 2e l., 950; en comité et 3e l., 2429.
Chemin de fer de Macleod, Cardston et Montana, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 2e l., 1836.
Chemin de fer du Nord d'Athabaska, bill (n° 88) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3250.
Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 83), y relatif, 1ère l., 1868; 2e l., 1976; en comité et 3e l., 5252.
Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, 1ère l., 515; 2e l., 609; en comité, 1975, 2141, 2427; 3e l., 2428, 2823, 6482; amendement du Sénat, 7858.
Explication de nature personnelle, requêtes du district d'Assiniboïa-est, au sujet de la création des nouvelles provinces de l'Ouest, 2362, 2424, 2515.
Grains, inspection, bill (n° 174), en comité, 9622.
Terres fédérales, (sub.): dépenses casuelles, 6551 et suiv.

Walsh, Robert Nelson, *Huntingdon.*
Agriculture: en comité, 3e rapport, tarifs des chemins de fer, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5151 et suiv.
Beurre, pesage, (int.) 9099.
Fleuve Saint-Laurent. îles de ce fleuve, droit d'aliénation, (int.) 6615.
Fromage, pesage, (int.) 9099.

Walsh, Robert N.—*Suite.*
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 350, 391, 1243, 1882.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 704.
Rivière Saint-Louis, canaux de déversement, (sub.) 7544 et suiv.
Service frigorifique, (débat sur observ. Armstrong) 8415 et suiv.

Ward, Henry Alfred, *Durham.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5072 et suiv.
Canal de la Vallée de la Trent, études topographiques, rapports, (int.) 159 ; réclamation de James Clark, (mot. pour doc.) 1455; construction, (sub.) 1532 et suiv., 1538 et suiv.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 1218.

White, Hon. Peter, *Renfrew-nord.*
Alberta, nouvelle province, bill (n° 69), modification, racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (observ.) 2141.
Camp central d'exercice militaire, emplacement, (int.) 282.
Canal d'Ottawa à la baie Georgienne, instructions données à l'ingénieur chargé des levés topographiques, (mot. pour doc.) 860.
Chambre des Communes, (sub.) : appointements, 250 ; dépenses, commis surnuméraires, 251 ; messagers permanents, augmentation du personnel, 252 ; augmentations et diminutions, 253 ; commis de session en chef, (MM. P. A. Stewart et J. B. Taché) augmentation d'appointements, (int.) 268.
Commission des chemins de fer, destitution et pension des juges appelés à la présider, bill (n° 36) modifiant la loi des chemins de fer, 1903, à ce sujet, en comité, 1700 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3312 et suiv.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1891 et suiv.
Gaz et éclairage électrique, inspecteurs, appointements, (sub.) 1772.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7) y relatif, en comité, 1880 et suiv.
Intercolonial, (sub.) : 2316 et suiv.
Manitoba : extension de ses frontières, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) 3992.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (débat sur int. Bennett) 4603.
Recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, en comité, 659.
Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70), modification, racontars de journaux, explication de nature personnelle par M. R. L. Borden, (observ.) 2141.
Unions ouvrières, enregistrement des étiquettes, bill (n° 10) y relatif, en comité, 1859.

Wilmot, Robert D., *Sunbury et Queen.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5428 et suiv.
Dragage, (sub.) : nouvel outillage, 7046 et suiv.; nouvel outillage en général, 7749.

Wilmot, Robert D.—*Suite.*
Fleuve Saint-Jean et affluents (sub.) 7670 et suiv.
Pêcheries : combien de saumons et d'œufs de saumon déposés dans établissements de pisciculture, (int.) 616.
Quais, construits par le gouvernement provincial dans ports de marée, (sub.) 7557 et suiv.

Wilson, Uriah, *Lennox et Addington.*
Agences commerciales, (sub.) 9252.
Agriculture : comité, quand se réunira-t-il ? (int.) 422 ; témoins assignés devant le comité, de 1896 à 1904, (mot. pour doc.) 1457; ministère, (sub.) : nominations, promotions et augmentation d'appointements, 9270-71-72-73-74.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l., et sur proposition d'amendement Borden) 4014 ; vote, procès-verbal, (débat sur observ. McIntyre) 5552 ; bill (n° 70), Saskatchewan, conditions financières, en comité sur projet de résolutions, 8911.
Armée du Salut, résultats aux Etats-Unis, rapport de M. Haggard, (int.) 6318.
Auditeur général, rapport, dépôt, (int.) 2363.
Billets fédéraux, (sub.) 6379 et suiv.
Billets d'intérêt privé, présentation, prolongation de délai, (observ. sur mot. Grant) 469.
Câble de l'Atlantique Nord, contrat avec la compagnie du, (mot. pour doc.) 8335.
Câble du Pacifique, exploitation, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7398 et suiv.
Cartes géographiques du Canada et des T. N.-O., (sub.) 6562 et suiv.; nouvelles cartes à l'atlas électoral, (sub.) 6865.
Chambre des Communes: somme à voter pour payer les employés, (sub.) 6400 et suiv.
Chemins de fer et Canaux, ministère, (sub.) 9277-81.
Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, en comité, 7795.
Chemins de fer Transcontinental-National, études, plans, arpentages, etc., (sub.) 9710 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7786 et suiv.
Collège militaire royal, traitements, (en comité sur projet de résolutions de sir F. Borden) 7131 et suiv.; (sub.) 7158 et suiv.
Commission des chemins de fer: destitution et pension des juges appelés à la présider, (en comité sur projet de résolutions) 601 et suiv.
Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", contrat, (observ. sur mot. Monk pour doc.) 8091.
Compteurs à eau, inspection, (en comité sur projet de résolution Brodeur) 8882 et suiv.
Dépêches, distribution gratuite dans les bourgs et villes, coût, (int.) 763.
Edifices publics, (sub.): enlèvement de la neige, 6973.
Elevage, fruits, semences, produits alimentaires et autres, (sub.) 7086 et suiv.
Expositions, (sub.) 1917 et suiv., 6403.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6301 et suiv.; rapports et bulletins, (sub.) 7084.
Finances: appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6399 et suiv.

Wilson, Uriah—*Suite.*

Hygiène publique, (sub.): appointements et dépenses casuelles, 2405 et suiv.; hygiène des animaux, 2422.
Immigrants, renvoi, (int.) 1661, 1931.
Immigration: immigration chinoise, application de la loi y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026 et suiv.; immigration des enfants, (int.) 1399, 2024; immigrants des Etats-Unis au Canada, examen, (int.) 2286; immigration des enfants assistés par l'Etat, correspondance à ce sujet, (int.) 5598, 6318; agences d'immigration, etc., (sub.) 6521 et suiv.; agents et employés, appointements, (sub.) 7860 et suiv.; divers (sub.) 7877 ; interprètes, services et dépenses, (sub.) 7877 et suiv.; agences: dépenses casuelles, frais généraux, employés surnuméraires, (sub.) 7885 et suiv.; primes aux compagnies ou agences de transport pour importation d'immigrants au Canada, (int.) 7993; importation d'immigrants marché avec la "North Atlantic Trading Company" à cette fin, rescision, (débat sur amendement Osler) 9674 et suiv.; rapport de M. H. Rider Haggard, le Gouvernement l'a-t-il reçu? (int.) 9745.
Industrie laitière, (sub.): 7086, 7093 et suiv.
Intérieur: rapport du ministère, quand sera-t-il distribué? (int.) 422.
Justice, (sub.): frais d'administration, y compris frais de déplacement des juges dans les territoires du Nord-Ouest, 6864.
Kéwatin, entretien des aliénés, (sub.) 7897.
Listes électorales: reliquat de frais des listes ayant servi à l'élection de 1904, (sub.) 6865; dépenses casuelles, (sub.) 7108 et suiv.
Main-d'œuvre étrangère: importation et déportation d'ouvriers étrangers, (sur observ. Foster) 7677 et suiv.
Manitoba, chemins de colonisation, (sub.) 7768.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.): augmentation d'appointements, 9265, 9266 et suiv.
Marins, bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 2e l. et comité, 2220.
Montmorency, quai, (sub.) 7005 et suiv.
Ottawa, quai au pied du canal Rideau, (sub.) 7731.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales, 493 et suiv.
Phares: gardiens, salaires, (sub.) 2811; phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2857.
Ponts à la charge de l'Etat, y compris abords, (sub.) 7763 et suiv.
Preston, W. T. R., agent d'immigration en Angleterre, (int.) 470.
Quarantaines organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2405 et suiv.
Québec, (sub.): port, améliorations, 6870 et suiv.
Rideau-Hall, (sub.): enlèvement de la neige, 6973; entretien, réparations, etc., 6974 et suiv.; Rideau-Hall, y compris terrains, améliorations, (sub.) 9772.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7759 et suiv.
Rivière du Lièvre, barrage au Petit-Rapide, (sub.) 6990; quai, (sub.) 7538 et suiv.
Rivière Ottawa, (sub.): pour régler le niveau de l'eau, 7785.
Rouse, David, douanier, nomination et appointements, (int.) 471.
Saint-Boniface, hôpital, (sub.) 1930, 2422.
Sorel, brise-glaces, (sub.) 6992 et suiv.

Wilson, Uriah—*Suite.*

Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6379 et suiv.
Statuts fédéraux, refonte, (sub.) 7400 et suiv.
Stokes-Bay, quai (sub.) 9822 et suiv.
Télégraphes, (sub.) : au Yukon, 7809.
Terres fédérales, (sub.) : dépenses casuelles, 6554 et suiv.
Territoires du Nord-Ouest, chemins de colonisation, (sub.) 7768.
Travaux publics, (sub.) : bureau de l'architecte en chef, appointements, 7791 et suiv.
Winnipeg, hôpital, (sub.) 1930, 2422.

Worthington, Arthur Norreys, *Sherbrooke.*

Agriculture : comices agricoles dans la province de Québec, convocation sous les auspices des cercles agricoles, (int.) 282.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, pétition au sujet des écoles séparées, (présentation et observ.) 2425 ; bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5409 et suiv.
Dépêches : transport entre Melbourne et Melbourne-en-haut, (int.) 4494.
Guelph, salle d'armes, (sub.) 1624.
Guerre sud-africaine, médaille royale aux soldats canadiens, (mot. pour doc.) 3318.
Kingston, casernes, (sub.) 1629.
Lennoxville, bureau de poste, construction, (int.) 4494.
Magog, bureau de poste, (int.) 5910.
Milice, (sub.) : solde et allocations, conseil de la Justice, institution, règlements et ordonnances de 1904, (débat sur mot. Foster) 443 et suiv.; exercices annuels, 461 ; pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., 9341-46-52-63 et suiv.
Sherbrooke : salle d'exercice militaire, construction, etc., (int.) 199, 2801, 5909 ; bureau de poste, améliorations, (int.) 200 ; service postal, (int.) 396 ; salle d'exercice, (sub.) 1191 et suiv.

Wright, Aaron Abel, *Renfrew-sud.*

Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), pétition au sujet des écoles séparées, (présentation et observ.) 2425; (débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 5081, 5098 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 15 à 22, 6129 et suiv.
Antigonish, édifice public, (sub.) 1067.
Chemin de fer du Grand Tronc, bill (n° 45) y relatif, en comité, 4342.
Douanes : appointements et dépenses casuelles, 275.
Emballage et vente de certaines denrées, (observ. sur mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 712 ; en comité sur projet de résolution Fisher, 2526.
Ficelle d'engerbage à Kingston, fabrication et vente, (observ. sur int. Foster) 507.
"Gillies Frères", (à responsabilité limitée), bill (n° 95) les concernant, 1ère l., 2097; 2e l., 2157 ; en comité, 2873 ; 3e l., 2875.
Graines de semence, inspection et vente, bill (n° 7), en comité, 349 et suiv., 1247 et suiv.; 3e l., 1964 et suiv.
Ottawa, édifices publics, (sub.) : gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, 1742.
Prisons, (sub.) : Edmonton, 507.

Wright, William—*Muskoka*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), (débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden) 4471 et suiv.; en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5632, 5663 et suiv.; en comité sur bill (n° 69), art. 12, 8276 et suiv.
Baie Georgienne vente des îles de la, (observ. débat, 6615 et suiv.
Billets fédéraux, (sub.) 6391.
Bracebridge: bassin de radoub, surintendant, (int.) 6794; quai, (sub.) 7717 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill((n° 12) y relatif, en comité, 3305.
Fermes d'expérimentation, rapports et bulletins, impression et distribution, (sub.) 7080.
Intercolonial, crédit général, sub.) 7663.
Livres généalogiques du bétail, réunion à Ottawa, (sub.) 6829.
Ottawa: gare et hôtel du Grand-Tronc, projet de construction, (observ.) 7663.
Quarantaine des bestiaux, (sub.) 6857.
Recensement quinquennal, Manitoba, Saskatchewan et Alberta, (sub.) 9833.
Rivière Holland, améliorations, (sub.) 9591.
Rivière Severn, enlèvement d'obstacles, (sub.) 9825.
Rosseau, quai, (sub.) 9825.
Sous-receveur général : bureau, (sub.) 6391.
Statistique générale, augmentation d'appointements de M. E. H. Saint-Denis,(sub.) 6406.
Steamers, (sub.): service entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7344.
Timbres de commerce, abolition, bill (n° 196), en comité, 9646 et suiv.

Zimmerman, Adam, *Hamilton-ouest.*
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, bills (n° 69 et n° 70), en comité sur projet de résolution Laurier concernant subventions à accorder à l'Alberta, 5675.
Chemin de fer de Toronto à Hamilton et Buffalo, bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 4383.
Chemin de fer Transcontinental-National, études, plans, arpentages, etc., (sub.) 9716 et suiv.
Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7787 et suiv.
Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, en comité, 3074.
Compagnie dite "The Grand River and Western Power Company", bill (n° 122) la constituant en corporation, 1ère l., 2789; 2e l., 3250.
Elections: instructions aux présidents d'élection, (débat sur observ. Armstrong) 7524.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain, de Montréal, (débat sur observ. Ames) 1903 et suiv.
Haileybury, quai, (sub.) 7727.
Hamilton, chaussures pour facteurs, achat, (rép. à observ. Bennett) 6359.
Jeunes Montagnards de Montréal, aide, (sur observ. Monk) 7997.
Tarif: projet de résol. Fielding le modifiant, (débat en comité) 9210 et suiv.
Téléphones, raccordements, (débat sur observ. Maclean) 9757.
Vibert, Philip, bill (n° 172) pour lui faire droit, 2e l., 7419.
Yukon: réformes à faire, (débat sur observ. Thompson) 7230.

INDEX - - SUJETS

ACADEMIE des Arts, (sub.) 7113, 7397.
Acadiens, données historiques, compilation, (sub.) 1913.
Accise, (sub.): préposés et inspecteurs, appointements, augmentations, 1752; ouvrage de surcroît, indemnité aux employés, 1762; service de répression des fraudes, 1763; frais de route, de location, chauffage, papeterie, etc., 1764; percepteurs des douanes, allocation à leur payer pour perception de droits, 1764; à M. L. A. Fréchette pour traduction spéciale, 1765; frais de voyage, loyer, combustible, papeterie, etc., 6867.
Acier, primes, (sub.) 7374.
Acton-Vale, édifice public, (sub.) 1152.
Administration, frais généraux, (sub.) 70.
Adresse en réponse au discours du trône, 'débat): M. Macdonald, 9; M. Parent, 17; l'hon. M. Foster, 21; sir Wilfrid Laurier, 36; M. Maclean, 42; motion de sir Wilfrid Laurier pour que l'adresse soit grossoyée et envoyée à Son Excellence le Gouverneur général, 51.
Affaires indiennes, (sub.) appointements McArthur et Bigger, 7062, 7073.
Agences: loyers et dépenses imprvévues, (sub.) 2813.
Agence canadienne, bill (n° 77) y relatif, 2e l., 1836; en comité, 9265, 9293; (mot. Bickerdike pour renvoi au comité des banques et du commerce) 9294.
Agences commerciales, (sub.) 9252.
Agence de Paris, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 7112.
"Agnes-Donohue", voilier saisi par le gouvernement de l'Uruguay, (observ. Borden) 6234, (observ. Roche) 6265.
Agriculture: ministère, (sub.) sous-ministre, 94; six premiers commis, 94; huit commis de première classe, 95; quinze commis de seconde classe, 95; vingt-cinq commis de seconde classe, 95; trois commis de troisième classe, 95; dépenses casuelles, aides aux écritures et autres, 96; divers, 96; impression et papeterie, 96; comices agricoles dans la province de Québec, convention sous les auspices des cercle agricoles, (int. Worthington) 282; rapport annuel du ministère (dépôt) 337; section des fruits maintien, (int Martin) 398; comité d'agriculture, quand se réunira-t-il? (int. Wilson) 422; inspecteurs des fruits, combien nommés? (int. Taylor) 614; témoins assignés devant le comité, de 1896 à 1904, (mot. Wilson pour doc.) 1457; sociétés d'agriculture (sub.) 1911; districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1925; comité d'agriculture. rapport, (mot. Greenway pour adop.) 4201, 3e rapport, tarifs de chemins de fer, (mot. McKenzie pour adop.) débat, 5104; comité d'agriculture, 3e rapport, commerce des graines de semence, (mot. Greenway pour adop.) 6443, 6e rapport, interdiction du bétail canadien en Angleterre, (M. McIntyre) 8287; augmentation d'appointements, promotions et dépenses casuelles, (sub.) 9269-70-71-72-73-74; cartes géographiphiques postales, gravure. (sub.) 9276.
Ajournement, (motion Laurier) 8, 2207.
Alberta, service postal dans le district d', (mot. Roche pour doc.) 626.
Alberta, province, bill (n° 69) la créant et pourvoyant à son administration, 1ère l., (débat) : sir Wilfrid Laurier, 1481 et suiv., 1524, 1525 et suiv.; M. R. L. Borden, 1486, 1497, 1499, 1519 et suiv.; M. Sproule, 1489, 1513, 1517, 1527 et suiv.; M. Foster 1494, 1497 et suiv.; à quand la deuxième lecture ? (int. Foster) 2114, (int. Sproule) 2207 ; explication de nature personnelle : M. R. L. Borden, modification du bill (n° 69), racontars de journaux à ce sujet, 2137 ; présentation du bill (n° 69) par le premier ministre sans que son collègue l'hon. M. Sifton ait été consulté, (observ. Borden), débat, 2291, 2365; écoles séparées, pétitions à ce sujet, présentées par M. Turriff, 2362, 2424, 2515, par M. D. Ross, 2423, par M. Sproule, 2424, 2425, 2515, par M. Worthington, 2425, par M. Wright, 2425, par M. Macpherson, 2788 ; lettre de M. Haultain, premier ministre des territoires du Nord-Ouest, au premier ministre du Canada, (observ. Borden), débat, 2601 ; reprise de la discussion des bills (n° 69 et n° 70) mercredi, 22 mars, (déclaration de sir Wilfrid Laurier) 2871, documents relatifs à ces bills, impression, (observ. Borden) 2871, ordonnances, etc., (dépôt) 2950; autres documents, (int. Foster) 2950 ; conventions d'ordre financier (mot. Laurier pour comité sur projets de résolutions) 3026, 3027.
Bill (n° 69) : débat sur motion Laurier pour 2e l. et sur proposition d'amendement Borden ; sir Wilfrid Laurier, 3028 ; M. R. L. Borden, 3041, 3079, amendement, 3094, mis aux voix et rejeté, 5519 ; (mot. Borden pour doc.) 3123 ; circulaire du 30 septembre 1893, datée à Régina et signée par M. Thomas Brown, impression, (observ. Bergeron) 3124; écoles, opinion de Mgr Legal, (int. Lavergne) 6317 ; suite du débat sur mot. Laurier pour 2e l. du bill (n° 69), et sur proposition d'amendement Borden : l'hon. M. Fielding, 3094 ; M. Sproule, 3126 ; l'hon. M. Paterson, 3160 · M. Monk, 3178 ; demande de renseignements, (M. Foster), 3206 ; suite du débat : l'hon. M. Sifton, 3207 ; M. Northrup, 3235, 3251 ; M. Oliver, 3266 ; M. Bourassa, 3369 ; M. Blain, 3404 ; l'hon. M. Lemieux, 3423; M. M. S. McCarthy, 3454 ; l'hon. M. Foster, 3484 ; sir Wm. Mulock, 3522 ; M. Lancaster, 3548 ; M. Demers, (L.P.), 3573 ; M. Bergeron, 3585 ; M. Belcourt, 3621 ; M. Lake, 3652, 4467, 4470 et suiv.; M. Scott, 3711, 3718 ; M. Roche, (W. J.) 3794 ; M. McKenzie, (D. D.), 3833 ; M. Perley, 3859 ; M. Lavergne, (Armand), 3866 ; M. Sam. Hughes, 3888 ; M. Turriff, 3936 ; M. U. Wilson, 4014 ; M. Béland, 4028 ; M. Barr, 4043 ; M. L. G. McCarthy, 4206 ; M. Lennox, 4233, 4257 ; M. Turgeon, 4275 ; M. P. Talbot, 4296; M. Pringle, 4397 ; M. Miller, 4417 ; M. Staples, 4436 ; M. Lamont, 4453 ; M. W. Wright, 4471 ; M. Bickerdike, 4481 ; annexes des bills (n° 69 et n° 70), (mot. Borden pour doc.) 4496, 4869, 5543 ; terres dans les nouvelles provinces d'Alberta et de Saskatche-

Alberta—*Suite.*

wan, entrevue avec M. Buleyea, (int. Borden) 4322 ; suite du débat sur motion Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et sur proposition d'amendement Borden : M. Alcorn, 4497 ; M. Beauparlant, 4517 ; M. Osler, 4526 ; M. Hall, 4537 ; M. Boyce, 4554 ; l'hon. M. Fisher, 4604 ; M. Ames, 4626 ; M. Crocket, 4652 ; M. Bruneau, 4673 ; M. Cockshutt, 4701, 4717 ; M. Crawford, 4726 ; M. Schaffner, 4740; M. Grant, 4823 ; M. Porter, 4846 ; M. Lawrence, 4864, 4872 ; M. Armstrong, 4886 ; M. Bole, 4904 ; M. Pâquet, 4919 ; M. Henderson, 4932 ; M. Cash, 4952 ; M. Broder, 4965 ; M. Bureau, 4979 ; M. Herron, 4998 ; M. Parmelee, 5006 ; M. Taylor, 5016 ; M. Kemp, 5043 ; M. German, 5064 ; M. Ward, 5072 ; M. A. A. Wright, 5081, 5098 ; M. Campbell, 5160 ; M. Lalor, 5178 ; M. T. Martin, 5206 ; M. Elson, 5222 ; M. Black, 5230 ; M. Adamson, 5235 ; M. Sinclair, 5242 ; M. Bristol, 5261 ; M. Guthrie, 5273 ; M. Boyer, 5287 ; M. McIntyre, 5298 ; M. Derlyshire, 5316 ; M. Forget, 5326 ; l'hon. M. Brodeur, 5331 ; M. Macdonell, 5360; M. Kennedy, 5375 ; M. Bennett, 5381 ; M. A. K. Maclean, 5395 ; M. Worthington, 5409; M. J. D. Reid, 5422 ; M. Wilmot, 5428 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 5436 ; M. Barker, 5472 ; M. Stockton, 5499 ; M. Léonard, 5513 ; proposition d'amendement Borden, mise aux voix, 5519, et rejetée, 5519-20, procès-verbal du vote, (débat sur observ. McIntyre) 5548 ; M. W. F. Maclean, 5520 ; adoption de la motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l. du bill (n° 69) et 2e l. dudit bill, 5542.

En comité *pro forma* sur bill (n° 69): 5542.

Bill (n° 70) créant la province de Saskatchewan et pourvoyant à son administration, 1ère l., 1528; 2e l., 5543.

Subventions à l'Alberta, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution), débat: sir Wilfrid Laurier, 5554; M. Sproule, 5554; M. R. L. Borden, 5555; l'hon. M. Fielding, 5555; M. Bergeron, 5559; M. Henderson, 5560; M. Turriff, 5577; M. Armstrong, 5577; l'hon. M. Fitzpatrick, 5579; en comité sur projet de résolution (subventions à l'Alberta): sir Wilfrid Laurier, 5599-5609 et suiv.; l'hon. M. Fielding, 5600; M. W. F. Maclean, 5601; l'hon. M. Haggart, 5601 ; M. Turiff, 5602 ; M. Lake, 5603 ; l'hon. M. Oliver, 5605 ; M. R. L. Borden, 5605 ; M. Armstrong, 5606 ; l'hon. M. Foster, 5607 ; M. M. S. McCarthy, 5615 ; M. Bole, 5617 ; M. Scott, 5622 ; M. Sam. Hughes, 5626 ; M. W. Wright, 5632, 5633 ; M. Herron, 5644 ; M. Morin, 5654 ; M. Cockshutt, 5671 ; M. Zimmerman, 5675 ; M. Crawford, 5683 ; M. W. J. Roche, 5684 ; M. Henderson, 5693 ; (motion Laurier pour renvoi du projet de résolution en comité général) 5696.

Annexes des bills (n° 69 et n° 70) et cartes des circonscriptions électorales des deux nouvelles provinces; distribution, (int. Borden) 5595; qui a préparé ces annexes ? (int. McCarthy) 5597; nouvelles modifications aux bills (n° 69 et n° 70), M. Oliver a-t-il dit à Edmonton, s'il y en aurait ? (int. Borden) 5595; préparation de la liste des électeurs des deux nouvelles provinces, modification de la loi à ce sujet, (int. Maclean) 5596; population de chaque circonscription électorale, (int. Roche) 5696; vote donné dans chaque circonscription à l'élection du 3 novembre 1904. (mot. Borden pour doc.) 6046.

Alberta—*Suite.*

En comité sur bill (n° 69), art. 1, 5722; art. 2, 5795; art. 3, 5797; art. 4 et 5, 5808, et amendements: sir Wilfrid Laurier, 5722-23-25 et suiv.; M. R. L. Borden, 5722 et suiv.; l'hon. M. Fitzpatrick, 5723; M. Bergeron, 5723-5799; M. Monk, 5725; M. M. S. McCarthy, 5726; M. W. F. Maclean, 5730; l'hon. M. Oliver, 5735; M. Barker, 5739; M. W. J. Roche, 5746; M. Turriff, 5747; M. Scott, 5749 ; M. Henderson, 5765 ; M. Ingram, 5773; M. Charles Marcil, Orateur-suppléant, 5777; M. Carvell, 5780; M. Lake, 5784; M. Sam. Hughes, 5803; M. Galliher, 5804.

En comité sur bill (n° 69), art. 2 et 16, 5842; art. 4, 5875; art. 5, 5877; art. 6, 5891; art. 7, 5906; art. 8, 5880, 5906; art. 9, 5907; art. 10, 11, 12, 13, 14 et 15, 5908, et amendements: sir W. Laurier, 5842-74; M. R. L. Borden, 5842-77; l'hon. M. Fitzpatrick, 5842-75; M. Haggart, 5852; M. W. F. Maclean, 5852-74; l'hon. M. Fielding, 5853; M. Sproule, 5853-76; M. Foster, 5856; M. Barker, 5876-94; M. M. S. McCarthy, 5876; M. Lake, 5879-98; l'hon. M. Fisher, 5880; M. Monk, 5880; M. Pringle. 5887; M. Lancaster, 5889; M. Lamont, 5893; M. Turriff, 5897; M. Sam. Hughes, 5900; M. Adamson, 5901; M. Scott, 5902; M. Lennox, 5904 ; M. Ingram, 5905;

En comité sur bill (n° 69), art. 6, 5936; art. 12, 5942; art. 15, 5938; art. 17, 18, 19, 5944; art. 20, 6023; et amendements: sir Wilfrd Laurier, 5936-42 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 5936; M. R. L. Borden, 5937; M. M. S. McCarthy, 5937; M. Sam. Hughes, 5937; M. Stockton, 5941-60; M. Haggart, 5941; l'hon. M. Fielding, 5941, 6003; l'hon. M. Oliver, 5944; M. Ingram, 5946; M. Campbell, 5946; M. Blain, 5947; M. Foster, 5948; M. Sproule, 5950; M. Lamont, 5952; M. Lancaster, 5955; M. Charles Marcil, 5960, 6030; M. Lake, 5969; M. Cockshutt, 5976; M. A. K. Maclean, 5983; M. Armstrong, 5993; l'hon. M. Paterson, 5996; M. Scott. 6016, 6038; M. Taylor, 6018; M. L. G. McCarthy, 6018; M. Black, 6019; M. Galliher, 6022; M. D. D. McKenzie, 6024; M. Lalor, 6028; M. Gunn, 6036;

En comité sur bill (n° 69), art. 15, 6053 ; art. 20, 6072; art. 21, 6072; art. 22, 6073; art. 22 et 23, 6086-87, et amendements : sir Wilfrid Laurier, 6053-80 et suiv.; l'hon. M. Fitzpatrick, 6054 et suiv.; M. Sproule, 6055 et suiv.; M. Foster, 6055 ; M. Lennox, 6057; M. R. L. Borden, 6058 ; M. Barker, 6059; M. Barr, 6060; M. Stockton, 6061; M. L. G. McCarthy, 6062; M. Haggart, 6062; M. Lancaster, 6074;

En comité sur bill (n° 69), art. 15, 18, 19, 20, 21, et amendements : sir Wilfrid Laurier, 6111 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 6111 ; M. R. L. Borden, 6113; M. Armstrong, 6114; l'hon. M. Oliver, 6119; M. Sproule, 6122 ; M. Blain, 6124; M. A. A. Wright, 6129 ; M. Barker, 6133 ; M. W. F. Maclean, 6134 ; M. Scott, 6136 ; M. Foster, 6143 ; M. Lamont, 6148;

En comité sur bill (n° 69), art. 15, 18, 19, 20, 21, 22, 6114, 6173, et amendements : sir Wilfrid Laurier, 6111 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 6111 ; M. R. L. Borden, 6113 ; M. Armstrong, 6114 ; l'hon. M. Oliver, 6119 ; M. Sproule, 6122 ; M. Blain, 6124 ; M. A. A. Wright, 6129; M. Barker, 6133 ; M. W. F. Maclean, 6134; M. Scott, 6136 ; M. Foster, 6143 ; M. Lamont, 6148 ; M. Bennett, 6161 ; M. Lake, 6164 ; M. P. Talbot, 6168 ; M. Henderson, 6168 ;

Alberta—*Suite.*

En comité sur bill (n° 69), art. 15, 6209-28 ; art. 17, 6213 ; art. 18, 6219 ; art. 19, 6228 ; art. 22, 6176-6217 ; art. 23, 6177, et amendements : sir Wilfrid Laurier, 6176-6213 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 6176, 6214 ; M. W. F. Maclean, 6176 ; M. Haggart, 6182 ; M. Scott, 6185 : M. R. L. Borden, 6187 ; M. Galliher, 6193 ; M. Sproule, 6198, 6213 ; M. Lake, 6198-6217 ; l'hon. M. Oliver, 6215 ; M. Henderson, 6215 ; M. Lennox, 6215 ; M. Herron, 6215 ; M. P. Talbot, 6216 ; l'hon. M. Fielding, 6219; M. Blain, 6224 ; M. Foster, 6214-26.

Reprise de la discussion, (int. Borden) 6879, 6987.

Alberta, partie septentrionale, service de steamers, (int. Ames) 7057.

En comité sur bill (n° 69), art. 2, 7279 ; art. 15, 7277 ; art. 16 primitif et nouvel art. 16, 7262, 7281 et suiv.: sir Wilfrid Laurier, 7261, 7303; M. R. L. Borden, 7262 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 7271, 7287 et suiv.; explication de l'article 16 ; M. Foster, 7280, 7294 ; M. Haggart, 7283 ; M. Stockton, 7283, 7302 ; M. Bergeron, 7286, 7287, 7292 ; M. A. Lavergne, 7289, 7310 ; l'hon. M. Brodeur, 7289 ; M. Bourassa, 7299 ; l'hon. M. Belcourt, 7318 ; M. Pringle, 7330; M. Barker, 7330.

Avis de proposition d'amendement à l'article 2 du bill (n° 69) (M. Monk) 7753.

En comité sur bill (n° 69), art. 12, (délimitation des comtés) 7901 et suiv.: sir Wilfrid Laurier, 7901 ; M. Foster, 7902 ; M. Maclean, 7904 ; M. Armstrong, 7907, 7915 ; M. M. S. McCarthy, 7911 ; l'hon. M. Oliver, 7911, 7955; M. P. Talbot, 7912, 7926 ; M. Haggart, 7913, 7990 ; M. Perley, 7913 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 7917 ; M. Lake, 7950 ; M. Herron, 7950 ; M. Scott, 7950 ; M. Barker, 7955 ; M. Ingram, 7960 ; M. Ames, 7967 ;

En comité sur bill (n° 69), art. 12, 7998: sir Wilfrid Laurier, 7998 ; M. Foster, 7998 ; M. Sam. Hughes, 7999, 8086 ; l'hon. M. Oliver, 8000, 8074 ; M. M. S. McCarthy, 8000, 8062 : M. Ingram, 8002, 8070 ; M. Ames, 8010, 8062; M. P. Talbot, 8012, 8060 ; M. Lake, 8030, 8069; M. Haggart, 8033 ; M. Campbell, 8034 ; M. Perley, 8046 ; M. Herron, 8069 ; M. Cash, 8072 ; M. Scott, 8075 ; M. Lamont, 8077 ; M. Finlay, 8078 ;

En comité sur bill (n° 69), art. 12, 8101: sir Wilfrid Laurier, 8101, 8106; M. R. L. Borden, 8101; M. Lake, 8107; M. Foster, 8107; M. Scott, 8107 ; M. Ames, 8113, 8163; M. M. S. McCarthy, 8115; l'hon. M. Oliver, 8122; M. Lalor, 8125; M. Turriff, 8125; M. Lancaster, 8130; M. Barker, 8137; M. Alcorn, 8145; M. Perley, 8155; M. Sam. Hughes, 8156; M. Sproule, 8167; M. Ingram, 8167; M. Campbell, 8173; M. Herron, 8173; M. Lamont, 8181;

En comité sur bill (n° 69) art. 12, 8192: sir Wilfrid Laurier, 8192, 8198 ; M. R. L. Borden, 8192, amendement, 8192, 8205, rejeté, 8281; M. Ames, 8192; M. M. S. McCarthy, 8204; l'hon. M. Oliver, 8205; M. Haggart, 8207; M. Lake, 8208, 8242; M. Lalor, 8210; M. Foster, 8211, 8212, 8218; M. Galliher, 8222; M. Roche, 8226; M. P. Talbot, 8228, 8249; M. Barker, 8241; M. Ingram, 8249; M. Lamont, 8257; M. Scott, 8257, 8262; M. Perley, 8261; M. W. Wright, 8276; M. Herron, 8278; l'hon. M. Fitzpatrick, 8280;

En comité sur bill (n° 69) et annexe, art. 12, 8337: sir Wilfrid Laurier, 8337 et suiv.; l'hon. M. Oliver, 8337; M. R. L. Borden, 8337; M. M. S. McCarthy, 8338; l'hon. M. Fitzpatrick, 8340 et suiv.; amendement à l'art. 24, 8360, 8363 ; à l'art. 15, 8360 ; à l'art. 20, 8361 ; M. Ingram, 8341; M. P. Talbot, 8343; M. Sam. Hughes, 8345; l'hon. M. Lemieux, 8350; M. Maclean, 8353; M. R. L. Borden, amendement à l'art. 15, 8359, réservé, 8360; M. R. L. Barker, amendement au préambule, 8363.

En comité sur bill (n° 69) et annexe, art. 8, 8438; art. 15, 8434, 8435, amendement Fitzpatrick, 8435, 8437, adopté, 8438; art. 20, 8450, amendement Fitzpatrick, 8450, adopté, 8459; art. 24, 8433: sir Wilfrid Laurier, 8433; M. R. L. Borden, 8434; l'hon. M. Fitzpatrick, 8434; M. Monk, 8435; M. Sproule, 8436; M. Fowler, 8438; l'hon. M. Oliver, 8438; M. Scott, 8439 ; M. M. S. McCarthy, 8440 ; M. Herron, 8441; M. Turriff, 8448; M. Lake, 8449, sous-amendement à l'article 20, 8453;

Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) districts électoraux, population, etc., cartes indiquant projets d'amendements à l'annexe de ce bill, (dépôt par l'hon. M. Oliver) 8461, annexe de ce bill, (observ. Borden) 8462;

En comité sur bill (n° 69), art. 15, 8462; art. 16, 8463 et suiv.: sir Wilfrid Laurier, 8462, 8463; amendement à l'article 16, 8463: M. R. L. Borden, 8462, 8470, 8501, 8523, 8551, (article du " Canada "), sous-amendement, 8487, rejeté, 8495; l'hon. M. Fitzpatrick, 8463, 8487, 8525; M. Macdonald, 8482; M. Sproule, 8491, 8499, 8539, 8549, article du " Canada "; M. Belcourt, 8494; M. Bourassa, 8495, 8514, amendement à l'art. 16, 8538, rejeté, 8582; M. Lalor, 8519; l'hon. M. Brodeur, 8530, 8531; M. A. Lavergne, 8546, 8562 (définition du terme orangiste), 8572; M. A. Johnston, 8549; M. Chs. Marcil, 8549, (décision); M. Miller, 8550, 8562; M. Taylor, 8560; M. Lennox, 8563; M. Lemieux, 8565; M. Turgeon, 8576;

En comité sur bill (n° 69), art. 12, législation relative à l'instruction publique, 8586; art. 2, application de l'acte de l'Amérique britannique du Nord, 8729; sir Wilfrid Laurier, 8586-87, 8678, 8699, 8700-28; sur art. 2, 8729; M. Bergeron, 8587, amendement, (écoles séparées) 8587, rejeté, 8695; M. R. L. Borden, 8589, 8623, 8654, 8703; sur art. 2, 8729, amendements, 8730, rejetés, 8731 ; l'hon. M. Fitzpatrick, 8589, 8594, 8609, 8616-17, 8708 ; sur art. 2, 8730-31 ; l'hon. M. Brodeur, 8593, 8659-61 ; M. Monk, 8628-29-45, 8709; sur art. 2, avis d'amendement à cet article, 8729 ; M. Bourassa, 8629-46-47-67-68, 8725-27-28; M. Léonard, 8630, 8642; l'hon. M. Lemieux, 8630-60-61; M. A. Lavergne, 8659; M. Belcourt, 8664; M. Scott, 8665, 8713; M. A. Johnston, 8666-78; M. Sproule, 8676, 8697, 8711-18; M. Porter, 8677; M. Chs. Marcil, 8678-79-80-82-83, 8712, (décision); M. Stockton, 8681; M. D. D. McKenzie, 8683-84-91-94, 8716; M. Lamont, 8695, 8709, 8727-28, amendement, 8697, adopté, 8729; M. M. S. McCarthy, 8698; M. Ingram, 8698-99, 8710; M. Lake, 8698; M. Henderson, 8715; M. Proulx, 8718; M. Commee, 8719; M. Barr, 8722; M. Lalor, 8723-25 ;

En comité sur bill (n° 69), art. 2, 8734, amendement de M. Monk, (la langue française langue officielle) 8734, rejeté, 8840 ; sous-amendement de M. Bourassa, 8799, rejeté, 8834; art. 15, 8734; art. 20, 8840, amendement Fitzpatrick, 8840, adopté, 8840; art. 24, 8840, amendement Fitzpatrick, 8734; sir Wilfrid Laurier, 8734-44-68-75, 8836-41 et suiv.; M. Monk, 8734-8820 et suiv.; l'hon. M. Lemieux,

Alberta—*Suite.*
8750 et suiv.; M. Bergeron, 8751-55 et suiv.; M. A. Lavergne, 8760, 8801-05-18-23 et suiv.; M. R. L. Borden, 8761-8834 et suiv.; M. Sproule, 8764-96-99 et suiv.; M. Lapointe, 8769, 8822 et suiv.; M. Bourassa, 8769-86 et suiv.; M. Belcourt, 8775; M. Scott, 8804-16 et suiv.; l'hon. M. Brodeur, 8896 et suiv.; l'hon. M. Fitzpatrick, 8842-37 et suiv.; 8840 et suiv.; M. Léonard, 8824; M. Gladu, 8828 et suiv.; M. Miller, 8830 et suiv.; amendements lus, 1ère et 2e fois, et adoptés, 8842.
Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) insertion des mêmes amendements que dans le bill (n° 69) (observ. Laurier) 8842.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, traitement du lieutenant-gouverneur de chacune d'elles, $9,000, (motion de sir Wilfrid Laurier) 8903.
Saskatchewan, nouvelle province, bill (n° 70) (motion de sir Wilfrid Laurier pour 2e l., 8908; 2e l., 8910; amendement de M. R. L. Borden à cette motion, 8908, rejeté, 8908-09; conditions financières, en comité sur projet de résolutions, 8910; l'hon. M. Fielding, 8911; M. R. L. Borden, 8911; M. Bergeron, 8911; M. Wilson, 8911;
En comité sur bill (n° 70), 8912: sir Wilfrid Laurier, 8912 et suiv.; M. R. L. Borden, 8912 et suiv., amendement à l'art. 2, 8912; art. 12, et annexe B, 8950 et suiv.; sous-amendement à l'amendement Fitzpatrick à l'art. 16, suppression et remplacement de cet article, 8972, rejeté, 8972.
M. Monk, 8912 et suiv., amendement à l'art. 2, (la langue française langue officielle), 8912, rejeté, 8912.
L'hon. M. Fitzpatrick, 8912 et suiv., amendement à l'art. 4, 8912, adopté, 8913; amendement à l'art. 5, 8913, adopté, 8913; amendement à l'art. 12, 8913; motion pour adoption de l'annexe B, 8913; amendement à l'art. 15, 8971, adopté, 8972; amendement à l'art. 16, suppression et remplacement de cet art., 8972, adopté, 8972; amendements aux art. 18, 19 et 20, adoptés, 8973-74;
M. Lake, 8913 et suiv., art. 12, (assemblée législative) 8927 et suiv.; amendement à l'art. 20, 8973, rejeté, 8974;
M. Scott, 8920 et suiv., 8929 et suiv.; M. Lamont, 8920 et suiv.; 8930 et suiv.;
L'hon. M.Oliver , 8921 et suiv.; M. M. S. McCarthy, 8937 et suiv.; M. Adamson, 8952;
M. Bourassa, 8972; sous-amendement à l'amendement Fitzpatrick à l'art. 16, (application de l'acte de 1867, distribution équitable des fonds scolaires, etc., 8972, rejeté, 8972; M. Barker, 8974, (amendement, suppression et remplacement du préambule) 8974 et suiv., rejeté, 8975; amendements lus 1ère et 2e fois et adoptés, 8975.
Bill (n° 69), motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l.: Sir Wilfrid Laurier, 8990 et suiv., 9006 et suiv., 9066 et suiv.; 3e l., et adoption, 9080; M. Scott, 8990 et suiv., amendement à l'art. 23, 8990, rejeté, 9010; M. Taylor, 9000 et suiv.; M. Sproule, 9003 et suiv.; M. R. L. Borden, 9010 et suiv., amendement à article 16, (suppression et remplacement de cet art.) 9018, rejeté, 9030-31-32; l'hon. M. Fitzpatrick, 9019 et suiv.; M. Bourassa, 9027, 9049,, 9059 et suiv., amendement à l'art. 16, (application de l'acte de 1867, distribution équitable des fonds scolaires, etc.) 9049, rejeté, 9052-53; sous-amendement à l'amendement de M. Monk (art. 2) 9059, rejeté, 9069-70; ne veut voter ni pour ni contre la

Alberta—*Suite.*
3e l., 9079; M. Stockton, 9028 et suiv.; M. Bergeron, 9045 et suiv., amendement à d'art. 16, (écoles séparées) 9046, rejeté, 9046-47; M. Sam. Hughes, 9047, amendement à l'art. 2, 9047, rejeté, 9047-48-49; M. Monk, 9053, amendement à l'art. 2, 9053, rejeté, 9070-71; M. L. P. Demers, 9054 et suiv.; M. A. Lavergne, 9057 et suiv., ne veut voter ni pour ni contre la 3e l., 9080; M. Léonard, 9071, 9096; amendement à l'art. 2, (écoles séparées) 9071, rejeté, 9096; M. M. S. McCarthy, 9072 et suiv., amendement à l'art. 12, (suppression et remplacement de cet article) 9072, rejeté, 9073-74; M. W. J. Roche, 9075, amendement à l'art. 12, (suppression et remplacement de cet article) 9075, rejeté, 9076; M. Lake, 9076 et suiv., amendement, (suppression et remplacement de l'art. 20) 9077, rejeté, 9078; M. Barker, 9078 et suiv., amendement, (suppression et remplacement du préambule) 9078, rejeté. 9079;
Bill (n° 70), Saskatchewan, motion de sir Wilfrid Laurier pour 3e l., 9080 et suiv.; 3e l. et adoption, 9098; M. Scott, 9080 et suiv., amendement à l'art. 23, 9087, rejeté, 9094-95; M. Lalor, 9081 et suiv.; M. Henderson, 9081 et suiv.; M. Herron, 9083 et suiv.; M. l'Orateur, (décision) 9086; M. Galliher, 9087 et suiv.; M. Taylor, 9093 et suiv.; M. Léonard, 9095, amendement à l'art. 2, (écoles séparées) 9095, rejeté, 9096-97; M. Bourassa, (demande que les députés entrés dans la Chambre après la mise aux voix de l'amendement Léonard ne votent pas) 9097; M. l'Orateur, (décision sur observ. Bourassa) 9097; M. R. L. Borden, 9097 et suiv., amendement à l'art. 16, (suppression et remplacement de cet article) 9097, rejeté, 9098; M. Sprouleè 9098, amendement à l'art. 2, (suppression et remplacement de cet article) 9098, rejeté, 9098.
Alberta et Saskatchewan, nouvelles provinces, traitements à accorder aux lieutenant-gouverneurs, (en comité sur projet de résolution Fielding) 9248; bill (n° 193) à cette fin, 1ère l., 2e l., comité et 3e l., 9248; voies publiques et allocations pour voies publiques, bill (n° 195) y relatif, 1ère l., 9291; 2e l. et comité, 9747; 3e l., 9750; amendements du Sénat, 10043, adoptés sur mot. Oliver, 10043.
Alcool méthylique fourni aux fabricants, (sub.) 1765.
Alexandria, bureau de poste, contruction, adjudication de l'entreprise, (int. Macdonald) 1839.
Amherst, N.-E., jetée, construction, (int. Borden) 4492.
Amherstburg, chenal, achat de terrain, (sub.) 7715.
Anciens ministres ayant fait partie du cabinet, pensions, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolutions) 9926; en comité, 9957; bill (n° 203), 1ère l., 9964; 2e l. et comité, 10015; 3e l., 10020.
Ange-Gardien, argent mis, par le Gouvernement, à la dispositon de J. C. Huot, maire, pour exécution de travaux, (int. Monk) 1401.
Annapolis, quai de la reine, (sub.) 9799.
Anse à Beaufils, jetée, (sub.) 7443.
Anse-Bourgeois, quai, (sub.) 9804.
Anse-au-Breton, débarcadère, (sub.) 7562.
Anse aux Gris-Fonds, améliorations à l'embouchure de la rivière, (sub.) 7444.

Anse à l'Ilot, débarcadère, (sub.) 9815.
Anse-à-l'Ours, (Bear-Cove), brise-lames, 7562.
Anse Saint-Jean, jetée, (sub.) 7445.
Antigonish, édifice public, (sub.) 884, 1063.
Atlas électoral, nouvelle édition, (sub.) 6865, 7050.
Auditeur général: rapport, dépôt, (int. Foster) 52, 100, 285 ; dépôt par sir Wilfrid Laurier (partie) 113, 285; bureau, appointements, (sub.) 78, 93, 6864; mesures prises pour retenir les services de l'auditeur général, (int. Lennox) 616; rapport, dépôt, (int. Borden) 1203; meilleure entente entre le bureau d'audition et le conseil de la Trésorerie, mesures prises par le Gouvernement à cette fin, (int. Lennox) 2024; rapport, dépôt, (int. Wilson) 2363, (int. Borden) 4395; avis et services professionnels de l'auditeur général, (sub.) 9840; retraite de l'auditeur général, (int. Borden) 9996.
Audition des comptes publics, acte de l', présentation d'un projet de loi le modifiant, (int. Foster) 2289, (int. Bergeron) 6239; institution d'un comité spécial pour étudier l'acte de l'audition des comptes publics, (observ. Lennox) débat, 9847 et suiv.
Avances par décrets du conseil, (int. Ames) 281.
Aylesworth, Hon. A. B., est-il encore ministre? (int. Borden) 1394.
Apple-River, N.-E., quai, construction, (sub.) 1803, 7560.
Arbitrage entre le Gouvernement et le Grand-Tronc, (int. et observ. Foster) débat, 69 ; bill (n° 199) modifiant loi y relative, 1ère l., 9495; 2e et 3e l., 9496 ; 3e l. etcomité, 9751 ;
Arbitrage entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc, (int. Foster pour doc.) 171.
Arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 7783.
Archibald, W. P., appointements, (sub.) 6864.
Archives: bâtiment des, construction, (sub.) 629 ; (sub.) 1905, 6819, 7071 ; rapport annuel, (dépôt) 6976.
Argent: envoi par la poste, (int.) 4928.
Armée du Salut, résultats aux Etats-Unis, rapport de M. Haggard, (int. Wilson) 6318.
Arsenal fédéral, (sub.) 464, 9386.
Ascension, fête, ajournement, (mot. Fielding) 6975.
" Associated British Caandians ", président Graeme Hunter, ouvriers envoyés au Canada par cette association, (int. Smith) 2287.
Association catholique de benfaisance mutuelle du Canada, bill (n° 93) concernant le grand conseil de l', 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité, 2879; 3e l., 2880.
Association de prévoyance et d'épargne, bill (n° 134) la constituant en corporation, 1ère l., 4491 ; 2e l., 4717 ; en comité, 6102 ; 3e l., 6104 ; amendements du Sénat, 9294.
Assurance, compagnie " The Sovereign ", contre l'incendie, (voir Compagnie d'assurance, lettre C.).
Assurances, inspecteur des, et santé publique, préposé général, bill (n° 200) les concernant, 1ère l., 9912 ; 2e l., 9913, 9914 ; comité et 3e l., 9914.
Astronomie, travaux, (sub.) 7896.

BAC à vapeur entre le Bout-de-l'Ile, Repentigny et Charlemagne, (int. Ames) 9920.
Baddeck, quai, (sub.) 7561, 9808.
Baie Georgienne, vente des îles de la, (observ. Wright), débat, 6615 et suiv.; (observ. Grant), débat, 6880 et suiv.; chenal de Devil's-Elbow, améliorations, (sub.) 7041 ;
Baie Georgienne—*Suite.*
chenal du nord, (sub.) 7730; route fluviale de la baie Georgienne à Montréal, relevé, (sub.) 7811 ; voie navigable de la baie Georgienne à Montréal, levés topographiques, (sub.) 9768.
Baie d'Hudson, surveillance, construction d'un steamer pour la gendarmerie à cheval du Nord-Ouest à cette fin, (sub.) 9394.
Baie de Matchedash, chenal, (sub.) 7730.
Baie-des-Pères, quai Ville-Marie et dragage, (sub.) 7445.
Baie de Quinté, installation de trois phares, (int. Alcorn) 2755.
Baie de Richmond, quai près traverse de la Grande Rivière, reconstruction, (sub.) 1314; demande de soumissions, (int. Lefurgey) 1815.
Baie Saint-Laurent, havre, (sub.) 7561.
Baie Saint-Pierre, port, brise-lames, (sub.) 1815.
Banff : chemins, ponts, etc., (sub.) 6560 ; aqueduc et système d'égoûts, (sub.) 9523.
Banques : amendement à la loi y relative, inspection par l'Etat, (int. Borden) 2545 ; (int. Bergeron) 6239 ; dividendes impayés, balances de dépôts non réclamés, (rapport par l'hon. M. Fielding) 7333 ; bill (n° 181) modifiant la loi des banques, (augmentation du nombre de directeurs) 1ère l., 7816 ; 2e l. et comité, 8897 ; 3e l., 8898.
Banque canadienne du Commerce, pour compenser services, (sub.) 9839.
Banque des Citoyens du Canada, bill (n° 133) y relatif, 1ère l., 4395 ; 2e l., 4820 ; en comité, 6101 ; 3e l., 6102.
Banque des Cultivateurs du Canada, bill (n° 124) y relatif, 1ère l., 2789 ; 2e l., 3250 ; en comité et 3e l., 4819 ; amendements du Sénat, (adoptés) 6748.
Banque Molson, bill (n° 14) y relatif, 1ère l., 333 ; 2e l., 433 ; en comité et 3e l., 1833.
Banque " Monarque " du Canada, bill (n° 164) la constituant en corporation, 1ère l., 6362; 2e l., 7021 ; comité et 3e l., 8861.
Banque du Nord, bill (n° 104) y relatif, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2399 ; en comité et 3e l., 4716.
Banque dite " Pacific Bank of Canada ", bill (n° 175) y relatif, 1ère l., 7586 ; 2e l., 7798 ; en comité et 3e l., 8335.
Banque dite " Sterling Bank of Canada ", bill (n° 182) la constituant en corporation, 1ère l., 7991, 8189, 8285, 8335; comité et 3e l., 8861.
Banque de Yarmouth, N.-E., poursuite et enquête y relatives, (int. Foster), débat, 9914 et suiv.
Barachois, havre, (sub.) 7561.
Barachois de Malbaie, brise-lames, (sub.) 7446.
Barrages, service, (sub.) 7802.
Barrie, débarcadère d'Allandale, (sub.) 9818.
Barrington-Passage, quai, (sub.) 9805.
Barry's-Bay, quai, (sub.) 7026.
Bayfield, quai, dragage, (sub.) 7716.
Bass-River, quai, (sub.) 7561.
Bassins, réparations et exploitation, (sub.) 7805.
Bassin de Cornwall dragage, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (int. Pringle) 614.
Bateaux à vapeur : inspection des, bill (n° 6) modifiant la loi y relative, 1ère l., 59 ; 2e l., 331 ; (mot. McCarthy pour renvoi à un comité spécial) 331 ; ligne de, entre Saint-François, île d'Orléans, et Québec, subvention, (int. Bergeron) 1567 ; inspection, (sub.) 2803.
Bear-Cove, brise-lames, (sub.) 7562.
Beaux-arts, galerie nationale des, à Ottawa, (sub.) 7791.

Beaverton, havre, (sub.) 7716.
Beloeil, barrages et jetées, dommages, (sub.) 7446.
Belle Rivière, chenal, pilotis, (sub.) 7716.
Beleville, salle d'armes, construction, (sub.) 1613.
Bernier, J. P., directeur de la poste à Saint-Claude, Manitoba, démission, (mot. Staples pour doc.) 1456.
Bétail canadien : interdiction en Angleterre, (observ. Lennox) 474, sixième rapport du comité de l'Agriculture, (dépôt par M. McIntyre) 8287, (mot. McKenzie pour adop.), débat, 9212 ; bétail de Pictou, maladie, (int. Macdonald) 9295.
Beurre, pesage, (int. Walsh) 9099.
Bibliothécaires, rapport, 8.
Bibliothèque : comité, institution, (mot. Laurier) 115 ; (mot. Laurier pour envoi d'un message au Sénat annonçant la nomination de M. Bristol comme membre, de ce comité), 5809 ; salaires, (sub.) 7099 ; livres, y compris reliure, (sub.) 7099.
Bic, quai : achat d'un terrain pour établisement d'un chemin y conduisant (int. Bergeron) 1935, 7446.
Biens-fonds, bill (n° 162) modifiant l'acte des titres des, 1ère l., 6232 ; 2e l., et comité, 9299 ; l., 9302.
Billets fédéraux : impression, émission et rachat, (sub.) 6379, impression en français, (int. Paquet) 6976.
Bills (numéros 177, 178, 179, 182, 183 et 185), mot. Macpherson demandant inscription au feuilleton pour 2e lecture) 8189 ; mot. A. Johnston, idem., 8285.
Bills d'intérêt privé : présentation, prolongation de délai, (mot. Grant) 333, 467; (mot. Laurier pour ajouter nom à liste des membres du comité des bills d'intérêt privé M. Fisher, 652, MM. Lachance et Devlin, 3206.
Blair, Hon. A. G., président de la Commission des chemins de fer ; démission, vacance non encore remplie ; (explications par sir Wilfrid Laurier) débat : 55, 56 et suiv.; correspondance à ce sujet, (mot. Monk pour doc.) 628, (mot. Foster pour doc.) 728.
Bois : ventes au Nord-Ouest, (int. McLean) 7255 ; mesurage du bois, (sub.) 7394 ; permis d'en couper dans l'île Badgely, (int. Foster) 471 : bois de haute futaie sur terres des Indiens, vente, (int. Shaffner) 9496 ; protection du bois au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest et la Colombie-Anglaise, (sub.) 9514.
Boisdale, quai, (sub.) 9808.
Boissevain, Man., directeur de la poste, destitution, (int. Shaffner) 2431.
Boîtes de scrutin, fraudes y relatives, (observ. Porter), débat, 9415 et suiv.
Boitte, conservation, établissements frigorifiques, (int. Ganong) 1568) (mot. Martin pour doc.) 1848, 2161 ; établissements de congélateurs, (sub.) 9845.
Borden, R. L., nouveau député de Carleton, 608, présenté 652.
Bouées : service des bouées, dépenses, (sub) 6783.
Bouées de port, contrats pour mise en place, entretien ou garde, (mot. Ames pour doc.) 958.
Bowmanville, édifice public, construction, (sub.) 1616.
Bracebridge : bassin de radoub, surintendant, (int. Wright) 6794; quai, (sub.) 7717.
Brandon, salle d'exercice, construction, (sub.) 1705.
Brantford, population, (int. Bergeron) 227 ; bureau de poste, recettes, (int. Bergeron) 227 ; amélioration du service postal, (int. Cockshutt) 230 ; salle d'exercice, agrandissement et changement, (sub.) 1616.
Bredt, P. M., emploi, (int. Lake) 198, emploi et retraite, (int. Lake) 278.
Brevets : " Bulletin des Brevets ", (sub.) 1533.
Bridgeburg, édifice public, construction, (sub.) 1617.
Bridgewater, dragage, (sub.) 7562.
Brise-glaces, entretien et réparations, (sub.) 9249.
Brise-glaces de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2703, 6601; construction d'autres brise-glaces pour le bas du Saint-Laurent et le détroit de Northumberland, (sub.)9841.
Brise-lames, île du Prince-Edouard, réparations, (sub.) 1813-14.
Broad-Cove, quai, (sub.) 7563.
Bronte, havre, (sub.) 7718.
Bryson, ponts et abords, (sub.) 7756.
Budget: dépôt, (int. Foster) 59; transmission à la Chambre, message de Son Excellence, 6293, 8927, 9609; (mot. Paterson pour renvoi au comité des subsides) 59; exposé budgétaire, quand le ministère des Finances le fera-t-il ? (int. Foster) 2098, 2544, 2871, 7258, (int.) Borden) 5041; exposé budgétaire, (débat): l'hon. M. Fielding, 9101; M. Foster, 9130; M. Cockshutt, 9151; M. Clements, 9173; M. Galliher, 9187; M. Daniel, 9193; il ne devrait pas être déposé de budgets à la fin des sessions, (observ. Foster) débat, 9302 et suiv., amendement Foster dans ce sens, 9306, retiré, 9321; budget, exercice de 1905 et de 1906, expirant le 30 juin, (projet de résolutions demandant crédits) 10024, bill (n° 206) accordant ces sommes à Sa Majesté, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 10024, 10025.
Bureaux de poste, garnitures et fournitures, (sub.) 9773.
Burritt's-Rapids, gardien de l'écluse, renvoi, (int. Reid) 8583.

CABINET, changements depuis session de 1904, (int. Borden) 1394.
Câble de l'Atlantique Nord, contrat avec la compagnie du, (mot. Wilson pour doc.) 8335.
Câble du Pacifique, exploitation, contribution du Canada pour compenser pertes probables, (sub.) 7398, 7434.
Câbles télégraphiques dans l'empire, (mot. Logan pour doc.) 1456.
Cacouna, quai, (int. Bergeron) 7254.
Cairns, A. W., inspecteur des postes, appointements, (sub.) 6767.
Caisses de petite économie (penny banks), leurs noms, où situées, combien de chartes accordées, etc., (int. Henderson) 717.
Calgary (sub.): entrepôt de douane et bureau de poste, agrandissement, 1710; bureau des titres, 1710; palais de justice, logement pour la police, et cachot, 1710.
Callery, feu Patrick, indemnité à sa famille, (sub.) 6766.
Campbellton, édifice public, (sub.) 1095.
Camp central d'exercice militaire, emplacement, (int. White) 282.
Canada, défense du, (observ. Hughes) 1461.
Canada Car Company, à responsabilité limitée, bill (n° 16) concernant certains brevets de la, 1ère l., 333; 2e l., 434.
" Canadian Mining Institute ", allocation, (sub.) 7406.
Canadien (R. N. Walton, de Toronto) arrêté aux Etats-Unis, (observ. Foster) 4319.

Canadiens détenus à la frontière américaine, (observ. Barker) 6047; Canadiens en détresse à l'étranger, (sub.) 7406.
Canal de la Baie Georgienne, études topographiques, rapports, (int. Brabazon) 201.
Canal de Beauharnois, force hydraulique du, affermage, correspondance à ce sujet, (int. Bergeron) 1567; réparations, (sub.) 6440.
Canal de Carillon à Grenville, jetées de dérivation, (sub.) 6437.
Canal de Chambly, (sub.): ponceaux, île Sainte-Thérèse et ferme Deneau, 6433; débarcadère de Saint-Ours, 6434; pour fortifier digues, 9595; pour macadamiser chemin, 9595.
Canal de Cornwall: emploi d'ouvriers supplémentaires, (int. Pringle) 111; dragage, adjudication de l'entreprise, (int. Pringle) 716; agrandissement, (sub.) 1272; (sub.): pour remplir espace entre écluses, 1557; forces hydrauliques, baux, (int. Broder) 4930; dragage à la tête du canal, (sub.) 6420; appareil à bétonner, 6430; parement entre écluses, (sub.) 9598.
Canal des Galops, (sub.): agrandissement, 1272; pour arrêter fuite, 1555; enlèvement de battures en aval de l'écluse n° 28, (sub.) 9570.
Canal de Lachine, (sub.): machines pour ateliers, 1293; installation électrique, 1293; pont, avenue Atwater, 1294; reconstruction du quai en aval de l'écluse, 1480; reconstruction du mur, bassin n° 2, 1480; force hydraulique de la côte Saint-Paul, bail, (int. Monk) 3482, 5253; agrandissements et améliorations, 6425; bassin n° 2, 6430; coursier de décharge, paiement à l'entrepreneur Hénault, 6431; conduite d'eau de l'usine, 6431; portes d'écluses, suspension, 6432; pavage de la rue Mill, 6433; réparations, 6439; pont sur la rue Atwater, construction, à qui entreprise adjugée ? (int. Monk) 7419, 7588 ; appareils électriques, (sub.) 9570; murs du bassin Saint-Gabriel, n° 1, 9595.
Canal Murray, reconstruction de caissons, (sub.) 1558.
Canal à navires du lac Champlain et du Saint-Laurent, bill (n° 43) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; en comité et 3e l., 2136.
Canal d'Ottawa à la baie Georgienne, instructions données à l'ingénieur chargé des levés topographiques, (mot. White pour doc. 860.
Canal de la Point-Farran, (sub.): éclairage, 6440.
Canal du Rapide-Plat, entrée d'amont, agrandissement, (sub.) 6421.
Canal Rideau, extension, (sub.) 1931; (sub.) 7043.
Canal de Saint-Ours, nouvelles jetées et estacades, (sub.) 1653.
Canal de Saint-Pierre, dragage, 6435; réparations, 4440.
Canal du Sault-Sainte-Marie, dragage, adjudication de l'entreprise, (int. Pringle) 615; construction, (sub.) 1392, 1466.
Canal de Soulanges, réparations générales, y compris bateau à gazoline, (sub.) 1480; pont en acier, (sub.) 6421.
Canal de la Trent: études topographiques, rapports, (int. Ward) 159; réclamation de James Clark, (mot. Ward pour doc.) 1455; construction, (sub.) 1479, 1532, 1538.; améliorations, (sub.) 1562; destitution de James Ritchie, inspecteur de la maçonnerie, (mot. Foster pour doc.) 2888, 4869, 5721 ; (sub.) : plans, dommages, etc., 6423; écluse de Peterborough, abaissement du radier, 6434, nouvelle digue, 6435; réclamation Matthews. dommages, 6435; (sub.) pour compléter écluses, 9570; barrages, expertise, 9593; pont sur anse MacLaren, 9596.
Canal Welland: emploi d'ouvriers supplémentaires, (int. Lancaster) 472; creusage, frais, etc., (int. Pringle) 614; creusage entre Port-Colborne et Thorold, (sub.) 1316, 1284; enlèvement d'obstructions et autres travaux d'amélioration, (sub.) 1284; enlèvement des piles centrales et reconstruction, (sub.) 1559; mur de soutènement, construction, (sub.) 1562; loyer de chutes d'eau, (mot. German pour doc.) 2192; grand bief, dragage, sub.) 6422; indemnité à Stephen Vanderburg, (sub.) 6438; écluse n° 1, abaissement de l'entrée, (sub.) 6441; éclairage électrique, (sub.) 9594.
Canaux: études et inspection, (sub.) 1572; appointements du personnel, et réparations, (sub.) 1612; passage des vaisseaux, services des personnes y ayant travaillé, (sub.) 1613; célébration de leur mise en exploitation des canaux au Sault-Sainte-Marie, (sub.) 9846.
Canaux de Williamsburg, monte-charge et pompe à vapeur, achat, (sub.) 1557.
Canaux de Wiliamsburg et de Cornwall, forces hydrauliques, baux, (int. Broder) 4929.
Canon du midi, service, (sub.) 125.
Canso, édifice public, (sub.) 1070.
Capitaines et seconds de navires, bill (n° 3) modifiant la loi relative à leurs certificats, 1ère l., 9 ; 2e l., (rayé) 767 ; idem, 1ère l., 714; 2e ., 959, 1458, examens, (sub.) 2731.
Cap-Tourmentin, améliorations, (sub.) 7665.
Carbure pour gaz acétylène, achat par le ministère de la Marine et des Pêcheries, (int. Ames) 956.
Carillon, passe migratoire, (int. Perley) 2158.
Carleton, comté, nouvelle élection, (M. l'Orateur) 101.
Carter, C. J., gratification à sa famille, (sub.) 2281.
Cartes géographiques du Canada et des territoires du Nord-Ouest, (sub.) 6562, 7898, 9524, nouvelles cartes de l'atlas électoral, (sub.) 6865, 7050.
Cascumpec, fermeture du nouveau chenal, (int. Lefurgey) 2884.
Castonguay, A. B., renvoyé de la police fédérale et employé au département de la Marine et des Pêcheries, (int. Hughes) 5811; (int. Boyer) 6793.
Cens électoral, bill (n° 52) modifiant la loi y relative, 1ère l., 856; 2e l. et comité, 2207; comité et 3e l., 9415.
Chaloupe à vapeur " Maisonneuve ", coût, équipage, service, etc., (int. Ames) 1934.
Chambord, quai, (sub.) 7447.
Chambre des Communes, (sub.): appointements, 249; dépenses casuelles, etc., commis surnuméraires, 250; publication des Débats, 252; messagers permanents, augmentation du personnel, 252; augmentations et diminutions d'appointements, 253 ; abonnements, achat de meubles, de livres, etc., (int. Bergeron) 262; distribution des chambres aux députés, (int. Bergeron) 263; commis de session en chef, (MM. P. A. Stewart et J. B. Taché) augmentation d'appointements, (int. White) 268; besogne de la Chambre, (mot. Laurier pour priorité des mesures du gouvernement les mercredis et jeudis) 858; les lundis, 3483; comité des subsides en l'absence des ministres, (observ. Maclean) 1295; somme à voter pour payer les employés, (sub.) 6400; atmosphère de la Chambre, (observ. Taylor) 7994; aménagement du bureau de poste, (int. Hughes) 8586; ventilation, (observ. Taylor) 8904 ; conférence avec le Sénat, 9242; (mot. Fielding) 9496;

Chambre des communes—*Suite.*

commission d'économie interne, délibérations, comptes rendus, (observ. Borden) 9292 ; séances du matin, (mot. Laurier) 9298 ; chaleur excessive, (observ. Armstrong) 9519.

Champlain, monument à sa mémoire à Saint-Jean, N.-B., (sub.) 9555.

Champlain, quai, (sub.) 7449.

Chance-Harbour, brise-lames, (sub.) 7666.

Chantiers à Sorel, fourniture de la fonte, (int. Bruneau) 2432.

Chapman, F. B., emploi sur l'Intercolonial, (int. Foster) 1400.

Charbon: employé par le Gouvernement, (int. McLean) 200, (mot. McLean pour doc.) 1457, (int. Barker) 2290; transport gratuit sur l'Intercolonial, (int. Kemp) 2291; charbon anthracite d'Ecosse, importation au Canada, (mot. Macdonald pour doc.) 9921.

Charlo, brise-lames, (sub.) 7563.

Charlottetown, gare, construction, (int. Martin) 61, (mot. Martin pour doc.) 202, 4930; nouvelles installations du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, (sub.) 2118.

Château-Richer, travaux publics, coût, (mot. Morin pour doc.) 113, 1206; (mot. Bergeron pour doc. 1063, (int.) 3316; port, améliorations, (sub.) 7449.

Chatham, salle d'armes, construction, (int.) Clements) 613; (sub.) 1618.

Chemins à barrières de Montréal, commission des : dette, recettes et dépenses, mot. Monk pour doc.) 420.

Chemins de fer : bill (n° 2) modifiant la loi de 1903 y relative, 1ère l., 9 ; 2e l., 295, 527 ; (mot. Fitzpatrick pour renvoi au comité des chemins de fer, 328, mise aux voix et adoptée, 330-331, en comité, 1860, 3338 ; bill (n° 36), idem, (nomination de juges à la présidence de la commission des chemins de fer, (voir commission des chemins de fer, lettre C) : embranchements dans l'île du Prince-Edouard, construction, explorations, etc., (mot. Martin pour doc.) 957 ; nombre d'accidents en 1904, enquêtes, (mot. Martin pour doc.) 1456; relevés et inspections, (sub.) 1584 ; statistiques, y compris aide aux écritures, (sub.) 1585 ; comité des chemins de fer, (mot. Laurier pour ajouter noms de MM. Lachance et Devlin à liste des membres) 3206 ; bill (n° 132) modifiant la loi des chemins de fer de l'Etat, 1ère l., 4306, 4319; en comité, 6267, 7754 ; 3e l., 7755 ; tarifs des chemins de fer, 3e rapport du comité de l'agriculture, (débat sur mot. McKenzie pour adop.) 5104 ; bill modifiant de nouveau la loi de 1903 relative aux chemins de fer, retiré, (l'hon. M. Fitzpatrick) 6230 ; ministère, dépôt de certains états, (mot. Foster pour doc.) 2364 ; tarifs, (observ. Taylor) 5118 ; pas de subventions demandées au cours de cette session, (int. Borden) 9298 ; chaire des chemins de fer à l'université McGill, (sub.) 9598.

Chemin de fer de l'Alberta occidental, bill (n° 135) concernant la compagnie du, 1ère l., 4670 ; 2e l., 4820 ; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer " Algoma Copper Range ", bill (n° 60) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1294 ; 2e l., 1396 ; en comité et 3e l., 3718.

Chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur, subvention, pour payer réclamations, etc., (int. Ames) 2157, 7177.

Chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental, bill (n° 13) concernant la compagnie du, 1ère l., 332 ; 2e l., 422 ; en comité et 3e ., 902.

Chemin de fer de Battleford au lac Lenore, bill (n° 75) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744 ; 2e l., 1836 ; en comité et 3e l., 4717.

Chemin de fer de Brandon à la Saskatchewan et à la baie d'Hudson, bill (n° 179) concernant la compagnie du, 1ère l., 7816 ; 2e l., 8189, 8285, 8335 ; en comité, 8859, 9265 ; 3e l., 9265.

Chemin de fer de Brantford à Woodstock, bill (n° 63) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1295 ; 2e l., 1396 ; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer Brockville, Westport et Nord-Ouest. bill (n° 94) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097 ; 2e l., 2157 ; en comité et 3e l., 2824.

Chemin de fer de la baie Georgienne au littoral maritime, bill (n° 35) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 516 ; 2e l., 609 ; 3e l., 1342.

Chemin de fer de la baie d'Hudson et du Pacifique, bill (n° 109) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2400 ; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de la baie James, bill (n° 65) concernant la compagnie du, 1ère l., 1394 ; 2e l., 1607 ; en comité et 3e l., 4716 ; tracé entre Toronto et Sudbury, expédition d'un plan au département des Chemins de fer, (int. Grant) 2289 ; tracé et déviation projetée du tracé, (mot. Grant pour doc.) 9922.

Chemin de fer de la baie de Quinté, bill (n° 85) y relatif, 1ère l. 1868 ; 2e l., 1976 ; en comité et 3e l., 2824.

Chemin de fer de Calgary à Edmonton, bill (n° 22) concernant la compagnie du, 1ère l., 396; 2e l., 559 ; en comité et 3e l., 1151.

Chemin de fer de Calgary, Red-Deer et Battleford, bill (n° 19) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 333 ; 2e l., 434 ; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de fer de Calgary à Battleford, bill (n° 50) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 855 ; 2e l., 950 ; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de fer Canada-Atlantique : achat par le Grand Tronc, (int. Haggart) 70, 2793 ; (int. Maclean) 761 ; bill (n° 46) concernant la compagnie du, 1ère l., 761 ; 2e l., 949 ; en comité, 4359, 4364; 3e l., 4534, 4527.

Chemin de fer Canada-Middlesex, bill (n° 55) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 949 ; 2e l., 1151.

Chemin de fer du Canada oriental, achat, employés et recettes, (mot. Crocket pour doc.) 767 ; ponts,, qu'entend faire le ministre des Chemins de fer et Canaux à ce sujet ? (int. Ingram) 2009 ; achat du chemin, recettes, etc., (observ. Reid) 2010 ; (observ. Ingram) 2016 et suiv.; acquisition et prise de possession (mot. Crockett pour doc.) 4931.

Chemin de fer Canadien du Nord, bill (n° 58) concernant la compagnie du, 1ère l., 1031; 2e l., 1152; en comité et 3e l., 4383; amendements du Sénat, 9294.

Chemin de fer Canadien du Pacifique: terres exemption de taxes, interprétation de la clause y relative, (int. Lake) 764; bill (n° 56) concernant la compagnie du, 1ère l., 1030; 2e l., 1151; en comité et 3e l., 2136; taxation municipale des terres de la compagnie, (observ. Maclean) 2114.

Chemins de fer et Canaux (sub.): ministère: secrétaire du ministère et premier commis, 96; commis de première classe, 96; commis de seconde classe, 96; commis de seconde classe cadette, 97; dépenses casuelles, 97; bill (n° 53) modifiant la loi relative au ministère, 1ère l., 855; 2e l., 1747; en comité, 1747; 3e l., 1888; rapport du ministère, (dépôt) 949; construction, outillage et subventions depuis 1873, (mot. Martin pour doc.) 957, 4930; arbitrages et sentences arbitrales, (sub.) 1572; statistiques de chemins de fer, y compris aide aux écritures, (sub.) 1585; appointements et: commis surnuméraires, copistes, messagers, ingénieurs, dessinateurs, (sub.) 1586; frais judiciaires, (sub.) 1586; supplément de salaire aux employés permanents, (sub.) 1613; commis surnuméraires, appointements, (sub.) 6439; dépenses dans chaque province, (mot. pour doc.) 4930; ministère, (sub.): nominations, promotions et augmentation d'appointements, (sub.) 9277-81-82; (sub.) appointements, 9599, supplément pour ouvrage de surcroît, 9600; nouveau sous-ministre, (int. Borden) 9902.

Chemin de fer de Caplin à Paspébiac, (int. Ames) 3317.

Chemin de fer central d'Alberta, bill (n° 118) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer central d'Algoma à la baie d'Hudson, bill (n° 116) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 3522; en comité et 3e l., 6748.

Chemin de fer Central du Canada, bill (n° 178) concernant la compagnie du, 1ère l., 7816; 2e l., 8189, 8285, 8335; comité et 3e l., 9265.

Chemin de fer central de Kingston et du Dominion, bill (n° 97) concernant la compagnie du, et à l'effet de changer son nom en celui de "Compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa, Kingston et baie Georgienne", 1ère l., 2097; 2e l., 2429; en comité et 3e l., 5234.

Chemin de fer de la Colombie et de l'Ouest, bill (n° 11) concernant la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 422; en comité et 3e l., 902.

Chemin de fer de colonisation de Joliette au lac Manouan, bill (n° 191) concernant la compagnie du, 1ère l., 9288; 2e l., 9395; (mot. Bickerdike pour inscription et discussion en comité) 9494; comité et 3e l., 9555.

Chemin de fer des comtés du centre, bill (n° 64) concernant la compagnie du, 1ère l., 1394; 2e l., 1607, en comité, 3717; 3e l., 3718.

Chemin de fer du comté de Drummond, travaux, dépenses à compte du capital, (mot. Foster pour doc.) 2438; substitution de rails, dépenses sur cet embranchement, (mot. Foster pour doc.) 4870, 5721-22.

Chemin de fer des charbonnages de la vallée du Daim-Rouge, bill (n° 76) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de fer Dominion-Atlantique, bill (n° 106) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité, 5091, 5235; (mot. Lawrence) 5235; 3e l., 5235; amendements du Sénat, 7798.

Chemin de fer d'Edmonton-Yukon-Pacifique, bill (n° 62) concernant la compagnie du, 1ère l., 1295; 2e l., 1396; en comité et 3e l., 4383.

Chemin de fer électrique de Trois-Rivières, Saint-Maurice, Maskinongé et Champlain, bill (n° 57), 1ère l., 1030; 2e l., 1152; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer d'Esquimault à Nanaïmo, bill (n° 90) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2399; en comité et 3e l., 4716.

Chemins de fer de l'Etat: changement de rails, (mot. Foster pour doc.) 2160; charbon, (int. Barker) 2290.

Chemin de fer du Grand-Nord du Canada (voir Grand chemin de fer du Nord du Canada, lettre G).

Chemin de fer le Grand-Tronc, bill (n° 45) concernant la compagnie du, 1ère l., 761; 2e l., 949; en comité, 2875, 3769, 4000, 4244, 4323; doublement de la voie entre Saint-Lambert et Belœil, proportion d'intérêt sur coût de cet ouvrage, (sub.) 2282; proportion d'intérêt sur coût du doublement de la voie entre Saint-Lambert et Belœil, (sub.) 2282; appel au conseil privé, acte 4, Edouard VII, ch. 31, (int. Lennox) 9297.

Chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, bill (n° 115) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 3522; impression, (observ. Barker et Ingram) 4820; en comité, 7793-7794, 7799, 7852; 3e l., 8035-46.

Chemin de fer de Guelph à la baie Georgienne, bill (n° 100) concernant la compagnie du, 1ère l., 2202; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de Hamilton à Galt et Berlin, bill (n° 112) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 4819.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard: embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough: coût et frais de justice, (int. Maclean) 110, (sub.) 2132, dépenses jusqu'au 1er janvier 1903, (sub.) 2133; livraison par les entrepreneurs, balance à eux due, (int. McLean), 2159; travaux à faire, ponts, gares, etc., (int. Martin) 197, 279; embranchement de Stanley-Bridge, études du tracé, (int. Martin) 280; combien payé pour dommages, etc., de 1894 à 1905, (mot. Kemp pour doc.) 401; études préliminaires, (int. Lefurgey) 615; crédit pour renforcer ponts de l'Intercolonial, le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard doit-il y participer? (int. Ingram) 2008; (sub.): nouvelles installations à Charlottetown, 2118; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, 2222, 2304; service d'eau, amélioration, 2268; embranchement de Cardigan au pont Montague, 2268; améliorations à Summerside 2274; embranchement du pont de la rivière Vernon, 2275; tablier tournant pour le pont de la rivière Morrell, 2275; pour pourvoir le matériel roulant de l'attelage "M.C.B.", 2275; freins et signaux pneumatiques Westinghouse, 2276; nouvelles installations à Kensington, 2276, à Georgetown, 2277; logement du chef de gare à Freetown, 2278; embranchement de Murray-Harbour et pont de Hillsborough, (sub.) 2222, 2304, construction des diverses sections, fourniture de matériel roulant, (mot. Foster pour doc.) 2438, expropriation, dommages, (mot. McLean pour doc.) 2438; frais d'exploitation, 7054, 7061; embranchement de Murray-Harbour, construction d'une gare à Grand-View, (mot. Martin pour doc.) 1849; (sub.) installations à Charlottetown, 2118; creusage et pétardement du roc à la gare maritime d'Halifax, 2120; logement du chef de gare à Bloomfield, 6570; prolongement de la voie le long de la grève à Charlottetown, 6571; frais d'exploitation, 7054; embranchement de Murray-Harbour

Chemin de fer de l'île du Prince-Edouard—*Suite.*

et pont de Hillsborough, (observ. Lefurgey) 7663 ; prolongement du chemin, (observ. A. Martin) 7663 ; expropriation, dommages, (observ. A. Maclean) 7664 ; expropriation de terrains, (dépôt de doc. par l'hon. M. Emmerson) 8731 ; embranchement de Murray-Harbour, et pont de Hillsborough, (sub.) 8902 ; embranchement de Cardigan à Montague-Bridge, (sub.) 9702 ; agrandissement des installations à Georgetown, (sub.) 9706.

Chemin de fer interprovincial et de la baie James, bill (n° 150) concernant la compagnie du, 1ère l., 5909 ; 2e l., 7020 ; comité et 3e l,. 7218.

Chemin de Kingston, Smith's-Falls et Ottawa, bill (n° 137) concernant la compagnie du, 1ère l., 4670 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6519.

Chemin de fer de Kootenay, Caribou et Pacifique, bill (n° 24) concernant la compagnie du, 1ère l., 515 ; 2e l., 608 ; 3e l., 1342.

Chemin de fer de Kaslo et de Lardo-Duncan, compagnie du, (mot. Galliher demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents), 3864, 4496, (mot. Robinson) idem., 3865 ; bill (n° 141) concernant la dite compagnie, 1ère l., 4671 ; 2e l., 5098 ; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer de Lebonk à la baie du Tonnerre, bill (n° 61) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1294 ; 2e l., 1396 ; en comité et 3e l., 2824.

Chemin de fer de London à Sainte-Claire, bill (n° 32) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 516 ; 2e l., 609 ; 3e l., 1342.

Chemin de fer de Macleod à Cardston et au Montana, bill (n° 78) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 2824.

Chemin de fer de Madoc à Eldorado, subvention, à qui payée? (int. Northrup) 7419.

Chemin de fer de Manitoulin et de la Rive Nord, bill (n° 114) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2883; en comité et 3e l., 6748; amendement du Sénat, 7798.

Chemin de fer de Medecine-Hat et d'Albertanord, bill (n° 74) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de Montréal et des Comtés du Sud, bill (n° 96) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de Montréal, Québec et du Sud, bill (n° 73) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1660; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de Moosejaw à Edmonton, bill (n° 20) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 434; en comité, 2823, 2871; 3e l., 2872.

Chemin de fer de Niagara, Sainte-Catherine et Toronto, bill (n° 39) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; en comité et 3e l., 4383.

Chemin de fer du Nord d'Athabaska, bill (n° 88) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3250.

Chemins de fer d'Ontario, de la baie d'Hudson et de l'Ouest, bill (n° 113) concernant la compagnie des, 1ère l., 2283 ; 2e l., 2400 ; en comité et 3e l., 5252.

Chemin de fer d'Ottawa à New-York, bill (n° 92) concernant la compagnie du, 1ère l., 2097 ; 2e l., 2157 ; en comité, 5086, 5859, 6091; 3e l., 6101.

Chemin de fer d'Ottawa, du Nord et de l'Ouest, bill (n° 18) concernant la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 434; en comité et 3e l., 903.

Chemin de fer de l'ouest du Yukon canadien, bill (n° 165) concernant la compagnie du, 1ère l., 6362; 2e l., 7377; comité et 3e l., 8861.

Chemin de fer d'Owen-Sound à Meaford, bill (n° 143) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 4763; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer du Parc et de l'Ile, bill (n° 47) concernant la compagnie du, 1ère l., 762; 2e l., 1151.

Chemin de fer du Pas du Nid-de-Corbeau, tarif des voyageurs, (int. Herron) 6986.

Chemin de fer du Père-Marquette, plaintes contre compagnie du, correspondance y relative, (mot. Ingram pour doc.) 8100.

Chemin de fer de Régina à la baie d'Hudson, bill (n° 41) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; en comité et 3e l., 2429.

Chemin de fer de la Rive-Sud et chemin de fer du Sud de Québec, bill (n° 149) concernant compagnies des, 1ère l., 5909; 2e l., 7020; (mot. Geoffrion pour renvoi au comité des chemins de fer) 9288; (mot. Bickerdike pour inscription et discussion en comité) 9494; comité, 9556, 9810, amendement Geoffrion, paiement des créanciers, 9811, adopté, 9811; 3e l., 9811; amendement du Sénat, paiement des créanciers, (mot. Geoffrion) pour adoption, 10039, amendement adopté, 10040.

Chemin de fer de la rivière Ottawa, bill (n° 81) concernant la compagnie du, et à l'effet de changer son nom en celui de "Central Trunk Railway Company", 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 4716.

Chemin de fer de Sainte-Marie et de l'Ontario Occidental, bill (n° 15) concernant la compagnie du, 1ère l., 333; 2e l., 433; en comité et 3e l., 903.

Chemin de fer de Stanley-Bridge, réclamations contre, pour dommages, (int. Martin) 612.

Chemin de fer du Sud du Canada, bill (n° 30) concernant la compagnie du, 1ère l., 515; 2e l., 609; 3e l., 1342.

Chemin de fer du sud du Nouveau-Brunswick, acquisition par le Gouvernement, (int. Ganong) 610.

Chemin de fer de Timagami, bill (n° 91) y relatif, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3250.

Chemin de fer de Toronto à Hamilton, bill (n° 48) concernant la compagnie du, 1ère l., 855; 2e l., 949; 3e l., 1607; bill (n° 110) concernant la compagnie du, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 4383.

Chemin de Toronto à Hamilton et Buffalo bill (n° 79) concernant la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836; en comité et 3e l., 4383.

Chemin de fer Transcontinental-National, études topographiques du tracé entre Québec et Moncton, (int. Foster) 239; commission de construction, personnel, nomination et appointements, (int. Foster) 715, 719; employés aux opérations du tracé, noms, nombre, domiciles, salaires, (int. Gervais) 716, (mot. Gervais pour doc.) 1849; promesse à l'hon. M. Parent de le nommer membre de

Chemin de fer Transcontinental-National.—*Suite.*
la commission de construction, (int. Bergeron) 729; tracé à l'ouest de Winnipeg, dans le Manitoba, plan soumis au Gouvernement, (int. Roche) 763; emploi d'ouvriers étrangers, rapport, (int. Sproule) 859, 1204, 1296; plan ou plans indiquant divers terminus dans l'Ouest, (mot. Boyce pour doc.) 958, (int. Boyce) 1202; commission de construction, comment poser questions pour obtenir renseignements à ce sujet, (int. Monk) 1663; études topographiques au sujet du tracé, (mot. Foster pour doc.) 2099; construction, etc., arrangements, (int. Barker) 2886; plans des gares terminales, (mot. Boyce pour doc.), débat, 2927; travaux d'exploration, (int. Sloan) 3124; commission: démission de M. Alfred Brunet, commissaire, (int. Borden) 5159; tracé, études dans Madawaska, (int. Costigan) 5810, études en général, (int. Borden) 6262; tracé, approbation, (int. Boyce) 6266; commission de construction, rapport provisoire, (mot. Emmerson pour émission d'un ordre de la Chambre demandant dépôt) 6443, dépôt dudit rapport par l'hon. M. Emmerson, 6481; dépenses de la commission, (sub.) 6565; études, construction, etc., frais, (sub.) 2380, 2400, 7063, 7665, 9710, 9718; vacance dans la commission, est-elle remplie? (int. Borden) 8100; construction, 9718; têtes de ligne, droits de passage, 9719; terminus de Winnipeg, commodités, construction de la section de l'est du chemin, à quand l'adjudication des travaux, (int. Foster) 9762; correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 10035; (rép. à int. Foster) par l'hon. M. Emmerson) 10006; localisation du tracé, commencement des travaux, (int. Lamont) 10038.

Chemin de fer de la Vallée du Saint-Maurice, compagnie du, pétition pour bill modifiant charte, (mot. Bureau) 6976, 7174; bill (n° 173) à cette fin, 1ère l., 7333; 2e l., 7419; comité et 3e l., 8861.

Chemin de fer de Vancouver et de la Côte-Kootenay, bill (n° 131) y relatif, 1ère l., 4201; 2e l., 4537; en comité et 3e l., 6105.

Chemin de fer de Vancouver, Victoria et de l'Est, compagnie du, (mot. D. Ross demandant que requête pour suspension de la règle 49 soit lue, reçue et renvoyée au comité des ordres permanents) 3863 et suiv.; bill (n° 139) concernant ladite compagnie, 1ère l., 4671; 2e l., impression, 4820, 5097; en comité, 8512, 8843; 3e l., 9032, 9255, 9264.

Chemin de fer de Vancouver, Westminster et Yukon, bill (n° 42) concernant la compagnie du, 1ère l., 653; 2e l., 903; 3e l., 1607.

Chemin de fer de Walkerton à Lucknow, bill (n° 25) concernant la compagnie du, 1ère l., 515; 2e l., 608; 3e l., 1151.

Chemin de fer de Woodstock au lac Huron, bill (n° 80) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 1744; 2e l., 1836.

Chenal du Nord, creusage, et construction d'un barrage, (sub.) 1282.

Chenal Saint-Ignace, barrage, plan et exécution des travaux, etc., (int. Monk) 618.

Chenal de l'Est, dragage, (sub.) 7471.

Chesley, Ont., receveur de la poste, (int. Barr) 9297.

Chicoutimi, édifice public, (sub.) 1157; quai, prolongement et réparation, (sub.) 1821.

Chiens de mer, appareils pour destruction, (sub.) 9389.

Chilliwack, quai, (sub.) 7743.

Chinois: application de la loi les concernant, (sub.) 7362.

Choquette, Hon. P. A., date de sa démission comme juge et de sa nomination comme sénateur, (int. Monk) 1402.

Ciment, laboratoire de l'essayeur, (sub.) 7785.

Clarke, E. F., député de Toronto-centre: décès, (mot. Borden pour ajournement) 2136; éloge par sir Wilfrid Laurier, 2202, M. R. L. Borden, 2204, M. Osler, 2204, M. Monk, 2205, M. Sproule, 2206.

Clark's-Harbour, chenal, (sub.) 7563.

Clifton, (Stonehaven) brise-lames, (sub.) 7666.

Cobourg, salle d'armes, construction, sub.) 1622, jetées, (sub.) 7718.

Code criminel de 1902, bill (n° 23) ayant pour objet d'en modifier les dispositions quant aux maisons de prostitution, 1ère l., 470; 2e l., 767.

Bill n° 66) idem, quant aux appels de certaines convictions sommaires, 1ère l., 1394; 2e l. et comité, 4384, 5258; comité et 3e l., 9923.

Bill (n° 67) modifiant le code criminel, 1ère l., 1481; (observ. Borden) 8367; bill modifiant loi de preuve, retiré, (l'hon. M. Fitzpatrick) 9291.

Colchester, gardiens des pêcheries, (int. Lawrence) 6106.

Collège militaire royal, traitements, (mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 7057; en comité, 7121; bill (n° 169; modifiant la loi relative audit collège, 1ère l., 7139; 2e l., 7420; comité, 7420; 3e l., 7421; (sub.) 7156, 9386.

Collège presbytérien d'Halifax, bill (n° 123) concernant le conseil du, 1ère l., 2789; 2e l., 3250; en comité et 3e l., 4383.

Collingwood: bassin de radoub, soumissions, (int. Bennett) 6709, subvention aux entrepreneurs, (int. Bennett) 6794; quai, construction, (observ. Fielding) 6794; port, dragage, (sub.) 7032; port, (sub.) 7719.

Colombie-Anglaise: veto sur actes de la Législature, (int. Smith) 198; nomination d'un juge de la cour de comté, (int. Sproule) 399; édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1714, 6878.

Colson, F., emploi, (int. Henderson) 8336.

Comices agricoles dans la province de Québec, convocation sous les auspices des cercles agricoles, (int. Worthington) 282.

Comités permanents, (motion Laurier) 7; comité spécial pour préparer listes des membres, (motion Laurier) 7; rapport dudit comité, (dépôt par l'hon. M. Hyman) 61; (mot. Laurier pour amend.) 114; (pour adoption) 115; (mot. Laurier pour transfert de certains membres d'un comité à un autre) 239; (mot. Laurier pour ajouter nom de M. R. L. Borden à liste des membres du comité permanent des privilèges et élection et du comité permanent des banques et du commerce) 652; M. Bristol, député de Toronto-centre, pas encore nommé membre d'aucun de ces comités, (int. Borden) 5330; (mot. Laurier pour nomination de M. Bristol, comme membre de divers comités) 5697: crédits supplémentaires requis, (sub.) 6732.

Commerce: ministère, (sub.): 99; premier commis et comptable, 99; commis de seconde classe, 99; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 100; agents de commerce du Canada, noms, appointements, où employés, etc., (mot. Martin pour doc.) 421; marques frauduleuses de commerce, mise en

Commerce—*Suite.*

vigueur de la loi y relative, (sub.) 1775, 1786 ; dépenses casuelles, 9249 ; ministère, (sub.) 7377 ; impôt sur agents de commerce dans la province de Québec, (observ. Maclean) 10035.

Commerce et navigation, tableaux, (dépôt) 51.

Commis de session, crédit supplémentaire, (sub.) 6733.

Commission de construction, (chemin de fer Transcontinental-National) : personnel, nomination et appointements, (int. Foster) 715, 719 ; promesse à l'hon. M. Parent de le nommer membre de la commission, int. Bergeron) 729 ; (voir aussi chemin de fer Transcontinental-National, lettre C).

Commission des chemins de fer : démission de l'hon. M. Blair comme président, vacance non encore remplie, (explications par sir Wilfrid Laurier) débat : 55, 56 et suiv., destitution et pension des juges appelés à présider la commission, (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolutions) 334 ; débat, 516 et suiv.; bill (n° 36) basé sur ledit projet et ayant pour objet de modifier la loi de 1903 relative aux chemins de fer, 1ère l., 607 ; 2e l., 779 ; en comité, 1665 ; 3e l., 1884 ; amendement Lennox, 1884 ; mis aux voix et rejeté, 1886-87; 3e l., 1888; dépenses se rattachant à la commission et nombre des décisions par elle rendues (int. Monk) 619 ; agents, commis et employés de la commission, leurs noms et le chiffre de leurs appointements, (mot. Perley pour doc.) 421; démission de l'hon. A. G. Blair, président de la commission, correspondance à ce sujet, (mot. Monk pour doc.) 628 ; (mot. Foster pour doc.) 728 ; rapport de la commission, dépôt, (mot. Lennox pour doc.) 6264 ; (mot. Blain pour doc.) 6267 ; personnel de la commission, (int. Foster) 715 ; date de la première séance de la commission, traitement payé à chaque commissaire, et autres frais, (int. Blain) 718 ; date de la nomination des commissaires et employés, appointements et loyer, payés, (mot. Foster pour doc.) 957 ; personnel et fonctionnement, (sub.) 1589, 1607 ; travaux de la commission, rapport, (mot. Lennox pour doc.) 2099, 6363.

Commission d'économie interne, comptes rendus de ses délibérations, (observ. Borden) 9292 et suiv.

Commission géographique du Canada, rapport annuel (dépôt) 653.

Commission géologique (voir aussi Géologie, lettre G), frais d'administration, (sub.) 126 ; nomination d'employés, (int. Perley) 400 ; appointements, (sub.) 6378, 9465 ; sommaire du rapport de la commission, (sub.) 9846 ; explorations, études, impressions, cartes, livres, etc., (sub.) 9909.

Commission internationale des voies d'eaux limitrophes, (sub.) 7047.

Commission des transports, raport, (int. Foster) 337, 422, (rép. de sir Wilfrid Laurier) 514, (int. Daniel) 765. (Voir aussi, au mot "Transports," lettre T).

Compagnies, bill (n° 187) modifiant la loi de 1892 y relative, 1ère l., 8732.

Compagnie d'amélioration du haut de l'Ottawa, billes passées au barrage des Chenaux, (sub.) 7802.

Compagnies d'assurance sur la vie, total des fonds par elles placés par voie d'achats ou de prêts, (mot. Macdonell pour doc.) 3319.

Compagnie d'assurance "Century", sur la vie, bill (n° 49) y relatif, 1ère l., 855 ; 2e l., 949 ; en comité, 2875 ; 3e l., 2877.

Compagnie d'assurance "Crown", contre les accidents, pour présentation d'un bill la constituant en corporation, (mot. Gervais pour suspension de la règle 49 à ce sujet) 2303, 2700 ; (mot. Gervais pour lecture, réception et renvoi de ladite requête au comité des ordres permanents) 2426 ; rapport du comité, 2599 ; bill (n° 125) concernant ladite compagnie, 1ère l., 2701 ; 2e l., 3250 ; en comité et 3e l., 3791.

Compagnie d'assurance "Mutual Reserve, de New-York, sur la vie", poursuites intentées contre elle, (int. Martin) 2436.

Compagnie d'assurance d'Ontario, contre l'incendie, bill (n° 105) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2399; en comité, 2882; 3e l., 3065.

Compagnie d'assurance de l'Ouest, sur la vie, bill (n° 108) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2399; en comité, 2882; 3e l., 4819.

Compagnie d'assurance de Richmond et de Drummond, contre l'incendie, bill (n° 103) y relatif, 1ère l., 2283; 2e l., 2398; en comité et 3e l., 3790.

Compagnie d'assurance "The Sovereign", contre l'incendie, bill (n° 26) la constituant en corporation, 1ère l., 515; 2e l., 608; en comité, 1833; 3e l., 1835.

Compagnie de charbonnages et de chemin de fer de Nicola, Kamloops et Similkameen, bill (n° 34) y relatif, 1ère l., 516; 2e l., 609; en comité, 1782.

Compagnie de chemin de fer et d'anthracite, (mot. Galliher, pour renvoi, au comité des ordres permanents, de requête demandant institution civile) 4670; (mot. Galliher, pour renvoi, au comité des ordres permanents, de partie de son dixième rapport, 4764; bill (n° 136) constituant la dite compagnie en corporation, 1ère l., 4927; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6104.

Compagnie de chemin de fer et d'huiles d'Athabasca, bill (n° 117) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 3249.

Compagnie de chemin de fer et d'irrigation d'Alberta, bill (n° 83) y relatif, 1ère l., 1868; 2e l., 1976; en comité et 3e l., 5252.

Compagnie dite "Dominion Annuity Company", bill (n° 82) la constituant en corporation, 1ère l., 1822; 2e l., 1976; en comité, 2877; 3e l., 2878, 3065.

Compagnie d'électricité et du gaz de Montery, bill (n° 89) afin de changer son nom en celui de "Compagnie de chemin de fer, d'éclairage et de force motrice de Montery, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 2824.

Compagnie d'électricité d'Ottawa, bill (n° 12) y relatif, 1ère l., 332; 2e l., 422; en comité, 1337, 1396, 1972, 2638, 2823, 3065, 3285 ; 3e l., 3515-21 ; (mot. Laurier pour renvoi à un comité spécial) 1975; préambule adopté, 3078; amendement Stewart, 3315, rejeté, 3315; amendement Borden, 3315, adopté, 3316.

Compagnie dite "Facer Solid Steel Car Wheel Company, of Perth", bill (n° 27). (Voir "Facer Solid Steel," etc., lettre F).

Compagnie de force motrice Niagara-Welland, bill (n° 40) y relatif, 1ère l., 653; 2e l., 903; 3e l., 1786.

Compagnie de force motrice d'Ontario et du Minnesota, bill (n° 86) y relatif, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité, 2825, 2872, 3248; 3e l., 3249; amendements du Sénat, 10040, adoptés, 10043.

Compagnie D. R. Frazer, à responsabilité limitée, bill (n° 119) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2883; en comité et 3e l., 7798.

Compagnie dite "Gold Medal Manufacturing Company", (à responsabilité limitée), bill (n° 102) relatif à un certain brevet d'invention lui appartenant, 1ère l., 2282; 2e l., 2399; en comité et 3e l., 3521-22.

Compagnie dite "The Grand River and Western Power Company", bill (n° 122) la constituant en corporation, 1ère l., 2789; 2e l., 3250.

Compagnie dite "Ideal Manufacturing Company", bill (n° 166) concernant certains de ses brevets, 1ère l., 6362; 2e l., 7021; comité et 3e l., 7798; amendements, (mot. Fielding) 8582.

Compagnie dite "Imperial Guarantee and Accident Insurance Company of Canada", bill (n° 98) la constituant en corporation, 1ère l., 2137; 2e l., 2399; en comité, 2880; 3e l., 2882. (Voir "Imperial Guarantee", lettre I).

Compagnie dite "International Terminal and Bridge Company", bill (n° 87) la constituant en corporation, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3249; amendements du Sénat, 9920.

Compagnie dite "Metal Volatilization Company", bill (n° 183) relatif à un de ses brevets, 1ère l., 7991; 2e l., 8189, 8285, 8335; en comité et 3e l., 9264.

Compagnie dite "North Atlantic Trading Company", contrat pour importation d'immigrants, 8091; proposition d'amendement Osler pour qu'il soit mis fin à ce contrat, 9544, 9655, 9657, (débat) 9655 et suiv., rejetée, 9700-9701.

Compagnie dite "The Northwest Coal and Coke Railway Company", bill (n° 140) y relatif, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "The Great West Railway Company", 1ère l., 4671; 2e l., 5097; en comité et 3e l., 6105.

Compagnie dite "Paper Goods Company", bill (n° 68) concernant les brevets de la, 1ère l., 1481; 2e l., 1607; en comité et 3e l., 2824.

Compagnie du pont de Montréal, bill (n° 138) y relatif, et à l'effet d'en changer le nom en celui de "The Montreal Bridge and Terminal Company", 1ère l., 4671; 2e l., 4822; 3e l., 6407.

Compagnie du pont de la Saskatchewan, bill (n° 111) la constituant en corporation, 1ère l., 2283; 2e l., 2883; en comité et 3e l., 4883.

Compagnie de prêt et d'épargne de Huron et Erié, bill (n° 84) y relatif, 1ère l., 1868; 2e l., 1976; en comité et 3e l., 4717.

Compagnie de téléphone du Nord-Ouest, bill (n° 28) la constituant en corporation, 1ère l., 515; 2e l., 609; en comité, 1975, 2141, 2427; 3e l. 2428, 2823, 6482; amendement du Sénat, 7858.

Compagnie de terres et des forces hydrauliques de Saint-Paul, loyer payable au Gouvernement, (int. Monk) 2887.

Compagnie dite "Title Guarantee and Trust Company", bill (n° 99) la constituant en corporation, 1ère l., 2202; 2e l., 2399; en comité, 3771, 4799; 5085; 3e l., 5086. (Voir "Title Guarantee", lettre T).

Compagnie dite "Underwood Typewriter Company", bill (n° 145) concernant son brevet (n° 69772), 1ère l., 4764; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6519; bill (n° 146) concernant les brevets de la dite compagnie, 1ère l., 4764; 2e l., 5098; en comité et 3e l., 6519.

Compagnie dite "Winding Ledges Power and Boom Company", bill (n° 101) la constituant en corporation, 1ère l., 2202; 2e l., (int. Armstrong) 2399; 2e l., 2399; correspondance contre ce bill, (mot. Costigan pour doc.) 9922. (Voir lettre W.)

Compartiments frigorifiques à bord des steamers, données thermographiques, (mot. Henderson pour doc.) 1846.

Comptes publics: rapport, (dépôt) 51, (mot. McIsaac pour renvoi au comité spécial) 607, (observ. Foster au sujet du dépôt) 100; convocation du comité aussitôt que possible, (observ. Monk) 421; à quand la prochaine séance du comité? (int. Bergeron) 7258; comptes publics, frais d'enquête, (sub.) 9840; acte de l'audition. (Voir audition, lettre A.)

Compteurs hydrauliques, inspection, (mot. Brodeur pour comité sur projet de résolution) 8584; en comité, 8881; bill (n° 188) concernant inspection, 1ère l., 8884; 2e l. et comité, 9626; 3e l., 9745; amendements du Sénat, (mot. Brodeur pour adop.) 10040; mot. et amend. adoptés, 10040.

Conférence coloniale, dépêche de Londres, (int. Borden) 7256.

Congrès international des américanistes, réception à Québec, (sub.) 9846.

Conseil législatif de la province de Québec, permis de circulation sur l'Intercolonial, à accorder à ses membres, (int. Gervais) 2009.

Conseil privé, bureau du, (sub.) appointements, etc., 72; dépenses casuelles, travaux de copistes et autres, 73.

Corporation des canaux canadiens, bill (n° 72) lui attribuant la personnalité civile, 1ère 1660; 2e l., 1835.

Cornwall, dragage du bassin, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (int. Pringle) 614.

Côte Saint-Paul, force hydraulique, bail, (int. Monk) 3482.

Country-Harbour, déblai, (sub.) 7563.

Cour de l'Echiquier: (sub.): appointements, augmentations, 130; bill (n° 59) établissant juridiction en matière de dettes de chemin de fer, 1ère l., 1031; 2e l. et comité, 1459; en comité, 2200, 3319; nombre de causes portées devant cette cour, sommes en jeu, etc., (mot. Clarke pour doc.) 1849.

Cour suprême du Canada, (sub.): appointements, augmentations, 130; retards dans l'impression des rapports, (int. Monk) 1399, (mot. Monk pour doc.) 1457.

Cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, six juges au lieu de sept, vacance, retard à la remplir, (int. Borden) 5159, 5329, 6987.

Cour suprême des territoires du Nord-Ouest, traitement et dépenses des sténographes, à être payés au gouvernement des territoires du Nord-Ouest, qui fournit ces employés, (sub.) 130.

Cours d'eau navigables et flottables, enlèvement d'obstructions, (sub.) 2755.

Cow-Bay, brise-lames, (sub.) 7564.

Cow-Bay-Run, brise-lames, (sub.) 7566.

Croiseur "Canada" vaisseau-école, (sub.) 9394.

Croiseur "Petrel" nouvelles chaudières, et réparations, (sub.) 6768.

Crow, débarcadère, (sub.) 9824.
Culloden, brise-lames, (sub.) 7566.
Cunningham-Point, quai, (sub.) 7566.

DAMEN, William A., bill (n° 129) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère l., 3956; 2e l., 4820; mot. Campbell pour renvoi au comité des bills d'intérêt privé) 6514; comité et 3e l., 7798; amendements, (mot. Fielding) 8582.
Dauphin, comté, rapport spécial du président d'élection, (mot. Borden pour doc.) 1394.
Dawson's-Point, (lac Témiscamingue) quai, (sub.) 7729.
Débats, comité des: institution, (mot. Laurier) 115; réduction du quorum, 1er rapport, (M. Gervais), 515, (mot. pour adop.) 714; remplacement de M. E. F. Clarke par M. Sam. Hughes, (mot. Laurier) 3206; 2e rapport, index, (M. Gervais) 4578, (mot. Gervais pour adop.) 4671; 3e rapport, traduction, (M. Gervais) 4670, (mot. Gervais pour adop.) 4672; 4e rapport, démission et remplacement de M. H. R. Fiset, augmentation du personnel de l'Imprimerie et du bureau des traducteurs, (M. Gervais) 5104, mot. pour adop. du 4e rapport, (M. Gervais) 5104, 5157; 5e rapport, nomination de M. Rodolphe Laferrière, (M. Gervais) 7253; 6e rapport, augmentation d'appointements des sténographes officiels et de l'aide du sténographe en chef, (M. Gervais) 9610; 7e rapport, augmentation d'appointements des traducteurs, (M. Gervais) 9996; (motion Ethier pour adoption du 7e rapport), débat: M. Ethier, 10025 et suiv.; sir Wilfrid Laurier, 10025 et suiv.; M. Sproule, 10025, 10029; M. R. L. Borden, 10026 et suiv.; l'hon. M. Brodeur, 10026 et suiv.; M. Stockton, 10027, 10030; M. Gervais, 10027 et suiv.; M. l'Orateur, (déc.) 10032, 10033; M. Bergeron, 10032; M. Taylor, 10033; l'hon. M. Fielding, 10033; (motion Ethier retirée) 10033, 10034.
Débats, publication, (sub.): 252; ouvrage de surcroît, session de 1904, frais de rédaction de l'index analytique, 6730.
Demers, M. L. J., député de Lévis, décès, éloge par sir Wilfrid Laurier, 5260, M. R. L. Borden, 5260, M. Talbot, 5260.
Denrées, inspection: appointements et dépenses, (sub.) 7383, 9840, 9905; falsification, bill (n° 197) modifiant loi y relative, 1ère l., 9395.
Départements en général, dépenses casuelles, soin et nettoyage des édifices, service du canon de midi, (sub.) 125.
Dépêches: distribution gratuite dans les bourgs et villes, coût, (int. Wilson) 763; poste de distribution à Montréal, achat d'un emplacement, (int. Ames) 956; transport entre Coldwater et Lovering, (int. Bennett) 1932; distribution gratuite dans les campagnes, (mot. Lennox pour doc.) 2162; service entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, retard, (int. McLean) 2304, (rép. par sir Wm Mulock) 2362; entre Farmington et Wilmot, N.-E., (int. Lancaster) 2434, entre Coldwater et Lovering, (int. Bennett) 2701; entre Saint-Jean et Saint-Martin, N.B., (int. Daniel) 2887; entre Killarney et Little-Current, (int. Lancaster) 3791; entre Ashcroft et Caribou, (int. Foster) 3791; entre Melbourne et Melbourne-en-haut, (int. Worthington) 4494; entre Kingston (King) et Jubilee-Station, (int. Fowler) 5254; entre Lowville et Milton, (int. Henderson) 9296; entre Hamilton et Kilbridge, (int. Henderson) 9296; entre Lake-Ramsay et
Dépêches—*Suite.*
New-Ross, (int. Lancaster) 9920; transport des dépêches, service rapide canadien, (observ. Mackenzie), débat, 9996 et suiv.
Dépenses imprévues, en général, (sub.) 7055, 7112.
Depot-Harbour, (sub.) 7722.
Députés: nouveaux, M. Arthur Lachance, Québec-centre, M. R. L. Borden, Carleton, 608; M. E. B. Devlin, 1931; présentés, M. Arthur Lachance, Québec-centre, 115; M. R. L. Borden, Carleton, 652; M. E. B. Devlin, Wright, 1931; M. A. Thompson, Yukon, 2425; M. Edmund Bristol, Toronto-centre, 4492, 4578; l'hon. Frank Oliver, Edmonton, 5252; M. Auguste-Louis Carrier, Lévis, 7333, 7587; certificats d'identité délivrés aux députés pour transport d'iceux sur chemins de fer, (int. Bergeron) 7408; l'hon. C. S. Hyman, London, 8190, 8366; M. George Smith, Oxford-nord, 8366.
Descente des Femmes, quai, (sub.) 7466.
Desjardins, quai, (sub.) 7457.
Devil's-Island, brise-lames, (sub.) 7567.
Devlin, E. B., nouveau député de Wright, 1931, présenté, 1931.
Digby, jetée, (sub.) 7567.
Dimanche, repos du: loi y relative, appel à la cour suprême, (sub.) 6865, (int. Sproule) 8863.
Dipper-Harbour, brise-lames, construction, (int. Daniel) 953, 7666, 9811.
Discours du trône, 6; 10046.
Disraëli, comté de Wolfe, jetée, construction, (int. Morin) 1805, 9816.
Districts organisés, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 1925.
"Dominion Annuity Company", bill (n° 82) la constituant en corporation, 1ère l., 1822; 2e l., 1976; en comité, 2877; 3e l., 2878.
Dorchester: pénitencier, (sub.) 502; comté, nomination d'un président d'élection pour l'élection de 1904, (mot. Morin pour doc.) 958; boîtes de scrutin, paiement à M. J. E. Cayouette pour garde, (observ. Morin) 1034, 1395.
Douanes, ministère, (sub.): appointements, 80, et dépenses casuelles, 270; huit commis de première classe, 81; quinze commis de seconde classe, 81; dix-neuf commis de seconde classe cadette, 89; quatre commis de troisième classe, 91; secrétaires particuliers et aides, allocation, 91; M. A. R. Milne, C.M.G., percepteur à Victoria, C.-A., décès et remplacement, (int. Sproule) 284; traitements et dépenses imprévues, bureaux de douane, 423; inspection, répression de la contrebande, conseil des douanes, compilation des relevés statistiques relatifs aux importations et exportations, appointements et frais, 423; employés au Yukon, leur nombre, leurs appointements, (int. Bergeron) 430; recettes du ministère des Douanes dans les territoires du Nord-Ouest, (mot. Roche pour doc.) 627; règlements douaniers concernant le "Dumping" (voir "Dumping", lettre D); commutation au lieu de remise de droits sur certains articles, 6867, 6962; douanes, bill (n° 190) modifiant la loi de 1897 relative aux douanes, 1ère l., 9212; 2e l. et comité, 9984; 3e l., 9992; augmentation d'appointements, (sub.) 9284.
Doucet's Landing, dragage, (sub.) 7000, 7457.
Douglastown, môle, (sub.) 9815.

Dragage, (sub.): 7043; nouvelle outillage: Provinces maritimes, 7045; Ontario et Québec, 7747; Manitoba, 7747; Colombie-Anglaise, 7748. Dragage, (sub.): Provinces maritimes, Ontario, Québec, Manitoba, 7749; nouvel outillage en général, 7749, 9827.
Dragueurs, (sub.) importation, (int. Bennett) 5545; réparations, 7043, 7746; nouveau dragueur pour l'île du Prince-Edouard, 7044, 7747; nouveau remorqueur pour le dragueur "Manitoba", (sub.) 7747.
Dukis, bois de la réserve de, vente, (int. Bennett) 3316.
"Dumping", décrets du conseil, etc., concernant l'article 19 de la loi de 1904 y relative, (mot. Kemp pour doc.) 725.
Durham, quai, (sub.) 7667.

EAST-CHEZZETCOOK, brise-lames, (sub.) 7567.
East-Templeton, quai, (sub.) 7460.
Echantillons, inspection, (sub.) 7054.
Echo-Bay, quai, (sub.) 9821.
Eclairage électrique: inspecteurs, appointements, (sub.) 1771; inspection à Trois-Rivières, (int. Paquet) 1838.
Ecoles: du Manitoba, modification de la loi y relative, (observ. Maclean), débat, 1822; écoles séparées ou dissidentes des diverses provinces, document à ce sujet, publication (int. Foster) 2098; écoles séparées, dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, pétitions à ce sujet, présentation et explication de nature personnelle: M. Turriff, 2362, 2424, 2515; M. D. Ross, 2423; M. Sproule, 2424, 2425, 2515; MM. Worthington et Wright, 2425: M. Macpherson, 2788; législation scolaire depuis la confédération, brochure à ce sujet, (int. Foster) 2432, autres documents, ordonnances, etc., (dépôt) 2950; autres documents, (int. Foster) 2950; enseignement de la religion, compte rendu du "Globe", explication de nature personnelle par M. Lake, 3769; opinion de Mgr Legal, (int. Lavergne) 6317; écoles séparées, explications personnelles par M. Bourassa, 7333.
Economy, quai, (sub.) 9802.
Edifices du Parlement, édifices de l'Ouest, construction d'une aile, (sub.) 801.
Edifices publics: soin et nettoyage, (sub.) 125; combien construits depuis la naissance de la confédération, et combien ont-ils coûté, (mot. Lavergne, Montmagny, pour doc.) 1457; édifices publics dans villes de pas plus de 5,000 âmes, crédits votés pour construction, loyer, etc., (mot. Foster pour doc.) 1457, 1662-63, 4870, 5722; édifices publics d'Ottawa, tiroirs et rayons mobiles, en fer, (sub.) 1632; édifices publics au Manitoba, réparations, etc., (sub.) 1706, dans la Colombie-Anglaise, réparations, etc., (sub.) 1714; édifices publics à Ottawa: mobilier, éclairage, réparations, etc., (sub.) 1735, à Ottawa et ailleurs: loyer, (sub.) 1735; à Ottawa: chauffage, y compris mécaniciens, chauffeurs et gardiens, (sub.) 1739, 6965; préposés aux ascenseurs, (sub.) 1739, 6966; gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, (sub.) 1740, 6966; service de téléphone, (sub.) 1742, 6964; combustible pour édifices fédéraux de tout le pays, (sub.) 1743, 6972; réparations, éclairage, ventilation et ameublement, (sub.) 6965; terrasse, (sub.) 6966; édifices publics en général, (sub.): ameublement, 6967; loyers, 6967; mécaniciens, chauffeurs, concierges, etc., 6973; enlèvement de la neige autour des édifices publics d'Ottawa, y compris Rideau-Hall, (sub.) 6973; voûte de la trésorerie, 6975; édifices publics du Nouveau-Brunswick, (sub.) 7442.
Edmonton, prison, (sub.) 503, 1710, 9908; édifices publics, (sub.) 9771; bureau des terres fédérales, (sub.) 9772; nouveles élections, bref, (M. l'Orateur) 4321.
Effront, Jean, bill (n° 33) concernant certains brevets lui appartenant, 1ère l., 516; 2e l., 609; en comité et 3e l., 1833.
Eilbeck, M., shérif au Yukon, emploi, (int. Bergeron) 131; congé, (int. Fowler) 132.
Election contestée de Lisgar, jugement de la cour suprême, copie reçue par M. l'Orateur, 9.
Elections fédérales, bill (n° 9) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 277; élections fédérales de 1904, bulletins ayant servi dans Prescott, Carleton, ville d'Ottawa, Glengarry et Stormont, (int. Springle) 613; formules et instructions adressées aux présidents d'élection, (mot. Barker pour doc.) 727; émission des formules de bulletins par l'imprimerie de l'Etat, (int. Sproule) 952; réclamation des présidents d'élection de Lanark-sud et de la ville d'Ottawa à ce sujet, (int. Sproule) 1400; président d'élection pour le comté de Dorchester, nomination, (mot. Morin pour doc.) 958; élections au Manitoba: rapport des listes au greffier de la couronne en chancellerie, retard, (int. Borden) 1464, 1570, 4797; (int. Foster) 1705, 1745; élection fédérale de Selkirk, Manitoba, en 1904, président d'élection garçon de buvette, (int. Northrup) 1840; paiements aux présidents de scrutin, retard, (int. Roche) 6698; instructions aux présidents d'élection, (obser. Armstrong) débat, 7492; élections partielles d'Edmonton, de London et d'Oxford-nord, (félicitations de M. A. Lavergne à M. Mclean pour n'avoir pas démissionné) 7589; dixième élection générale, rapport du greffier de la couronne en chancellerie, (dépôt par sir Wilfrid Laurier) 8189; élection de députés à la Chambre des Communes pour remplir vacances, devra se faire dans un délai raisonnable, bill (n° 194) à cette fin, 1ère l., 9289; (observ. Borden) 10036; élection de Nicolet, contestée, renvoi de la pétition, (M. l'Orateur) 9298.
Elections fédérales contestées, bill (n° 159) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6232; 2e l. et comité, 8982; 3e l., 9098; élections fédérales, bill (n° 189) modifiant la loi de 1900 y relative, 1ère l., 8988; (observ. Borden) 10036.
Elevage, (sub.) 7085.
Emballage et vente de certaines denrées, (mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 705; en comité, 770 et suiv., 2516 et suiv.; bill (n° 121) modifiant le ch. 26 de la loi de 1901 à ce sujet, 1ère l., 2544; 2e l. et comité, 2951; 3e l., 2960; bill (n° 155) concernant mise en vigueur de la loi relative à certaines denrées principales, 1ère l., 6087; 2e l., 6107; en comité, 6107; 3e l., 6111.
Employés publics, nombre, (int. Sproule) 610; employés permanents du service intérieur à Ottawa, nominations depuis le 1er juillet 1896, (mot. Sproule pour doc.) 2437, 5935, 6362, 8190, 8733.

Emprunts temporaires et permanents, montant, (int. Kemp) 5042.
Engrais, falsification, répression, (sub.) 1775, 1786.
Entenier, Henri, terres par lui obtenues, (int. Lake) 199.
Escoumain, jetée, (sub.) 7463.
Esquimault : station navale, abandon par les autorités impériales, (int. Sloan) 196; travaux de défense, (mot. Foster pour doc.) 2438 ; défense, (sub.) 9386 ; station navale, sera-t-elle abandonnée ? (int. Borden) 9901.
Etablissements scientifiques, (sub.) 9388.
Etiquettes, ou marques de travail, bill (n° 10) enregistrement des, (voir unions ouvrières, lettre U).
Etudes et inspections, (sub.) 7783.
Examinateurs du service civil, rapport, (dépôt) 5547.
Explications de nature personnelle : M. R. L. Borden, création des deux nouvelles provinces au Nord-Ouest, modification des bills y relatifs, racontars des journaux à ce sujet, 2137; M. Turriff, requêtes du district d'Assiniboïa-est, au sujet de la création des nouvelles provinces de l'Ouest, 2362, 2424, 2515 ; M. Duncan Ross, écoles séparées dans les provinces d'Alberta et de Saskatchewan, pétitions à ce sujet, 2423 ; M. Sproule, 2424, 2425, 2515 ; MM. Worthington et Wright, idem, 2425 ; M. Macpherson, idem, 2788 ; M. Lake, enseignement de la religion dans les écoles, compte rendu du " Globe ", 3769 ; M. Bergeron, vote sur bill de divorce, 6541, 6709 ; M. Bourassa, écoles séparées, 7333 ; M. Bole, cession de droits de M. Chaffey en faveur de M. Macdonald, 7993 ; M. Foster, idem, 8100.
Exportations du Canada en 1904, (int. Foster) 398.
Exportations du Canada aux Etats-Unis, en 1903 et 1904, (int. Clements) 3318.
Expositions, (sub.) 1914 ; somme supplémentaire, (sub.) 6401.
Exposition du Dominion à New-Westminster, (sub.) 9554, 9832.
Exposition de Liège, étalage canadien, (mot. pour doc.) 9922.
Exposition de Saint-Louis, emploi de N. J. Gillis, (int. McLean) 3482.
Extraditions à Montréal, (int. Bergeron) 4060; extradition Gaynor et Greene, récusation de M. Ulric Lafontaine, commissaire, (int. Bergeron) 4060.

FABRE (le canton Fabre), quai, (sub.) 7447.
" Facer Solid Steel Car Wheel Company ", de Perth, bill (n° 27) concernant certains de ses brevets, 1ère l., 515; 2e l., 608; en comité, 1339, 1397; 3e l., 1398.
Femmes, peine du fouet contre batteurs de, etc., pétition pour amender code pénal à cette fin, (int. Ames) 617.
Fer, primes, (sub.) 7374.
Fermes d'expérimentation, (sub.) 6294; rapports et bulletins, impression et distribution, (sub.) 7080; projet d'établissement d'une ferme d'expérimentation dans région du Niagara, (mot. Armstrong pour doc.) 7852; (sub.) 9833.
Fernie, C.-A., édifice public, (sub.) 1714.
Fête Victoria, (mot. Fielding pour ajournement à ce sujet) 6519.
Ficelle d'engerbage au pénitencier de Kingston, achat de la matière première, fabrication et vente, (int. Foster) 503; fabrication et consommation, (int. Sinclair) 1838, (int. Clare) 2433.
Fil de fer à clôture, inspection, (int. Lefurgey) 611, 716.
Finances, ministère, appointements, (sub.) 79 ; frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124, 6399; retour du ministre au pays, (int. Foster) 337; nominations, et augmentation d'appointements, (sub.) 9276.
Fisher, emploi et retraite, (int. Lake) 278.
Fitzsimmons, Jane Marie, bill (n° 130) du Sénat, pour lui faire droit, 1ère l., 4201; 2e l., 4537; en comité, 6512; 3e l., 6514.
Flétan, pêche du, dans le Pacifique, empiètement des Américains, (int. Sloan) 610.
Fleuve Columbia, (sub.): améliorations, 7743; enlèvement d'obstacles en amont de Revelstoke, 7743; améliorations en aval de Golden, 7743, en aval de Revelstoke, jusqu'à Arrow-Head, 7744.
Fleuve Fraser, (sub.): amélioration du chenal, travaux de protection, 7744.
Fleuve Saint-Jean et affluents, (sub.) 7670; quais construits par le gouvernement provincial le long de ce fleuve, (sub.) 7671.
Fleuve Saint-Laurent: pont de glace en aval de Morrisburg, danger d'inondation, (observ. Broder) 295, 730; (sub.): chenal des navires, amélioration, 2551, dragage, 6420, construction d'un dragueur pour creusage en aval de Québec, 6573, 9387; îles de ce fleuve, droit d'aliénation, (int. Walsh) 6615; enlèvement de rochers dans le bas du fleuve (sub.) 7468; piliers permanents dans lac Saint-Pierre et ailleurs, (sub.) 9387.
Foin, transport gratuit sur l'Intercolonial (int. Kemp) 59, (int. Roche) 112,(mot. Foster pour doc.) 294, 2702, 3572; transport par l'Intercolonial, réduction des prix, correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 170, 960, 1662; exportation à Boston, (int. Lefurgey) 719; importation, des Etats-Unis au Canada, (int. Boyce) 1114; exportation, rapport principal à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 2097.
Fonctionnaires: de la Colombie-Anglaise, du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest dont les appointements n'excèdent pas $1,000 par année, allocation de pas plus de $100 à chacun d'eux, (sub.) 1765; cautionnement, (int. Chisholm) 1836.
Foot, M. Jeffrey, gratification, (sub.) 6572.
Fort-Lawrence, jetée, construction,(int. Borden) 5158; débarcadère, somme due aux entrepreneurs, (sub.) 6989.
Fort-William, dragage: (sub.) 821, (mot. Hughes pour doc.) 1457, 4764, (int. Bennett) débat, 4579 et suiv., rapport du ministre intérimaire des Travaux publics, dépôt, (int. Hughes) 5043, adjudication de l'entreprise, (int. Bennett) 6091; dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785; port et rivière, améliorations, (sub.) 7053.
Franchise postale, abus en faveur de l'Institut dentaire franco-américain de Montréal, (observ. Ames), débat, 1888; nouveau règlement obligeant d'écrire initiales à la main, inconvénients, (observ. Barr) 5255, 6091; les députés devraient avoir droit à la franchise postale durant quelques jours après les sessions, (observ. Clements) 9612; distribution de toutes sortes de circulaires par les députés, circulaire du club Jacques-Cartier de Montréal, (observ. O. E. Talbot) 10021 et suiv.
Fréchette, L. A., traduction spéciale, (sub.) 1765.
Fredericton, N.-B., édifice militaire, salle d'exercice, construction, (int. Crocket) 762.
Freeport, débarcadère, (sub.) 7567.

Fromage, pesage, (int. Walsh) 9099.
Frude's-Point, quai, (sub.) 9805.
Fruits: section des fruits au département de l'Agriculture, maintien, (int. Martin) 398; inspecteurs, combien nommés, leurs appointements, etc.,(int. Taylor) 614, 770; marque des fruits, condamnations pour infractions à la loi y relative, (int. Gunn) 3125; fruits, (sub.) 7085.
Fumigation, stations de, (sub.) 1914.

GABARUS, havre, (sub.) 7567.
Gamebridge, inspecteur de chemins de fer de, rapport, (mot. Foster pour doc.) 8192.
Gaz: inspecteurs, appointements, (sub.) 1771; inspection à Trois-Rivières, (int. Paquet) 1838.
"Gazette du Canada", (sub.) 6866.
Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, solde du commissaire et autres membres, (motion Laurier pour comité sur projet de résolution) 60; en comité, 102; bureau du contrôleur, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 79; bill (n° 8) modifiant l'acte de la gendarmerie à cheval, de 1894, 1ère l., 114; 2e l. et comité, 479; (sub.): frais, 7111, 8863; territoire du Yukon, solde de l'effectif, (sub.) 8868; surveillance de la baie d'Hudson, steamer à cette fin, (sub.) 9394.
Géologie, (voir commission géologique, lettre C) (sub.): explorations, études, etc., 8876, dans la Colombie-Anglaise et au Yukon, 8876; cartes, gravures, etc., 8877; essayage, appareil de, et produits chimiques, pétrographiques, etc., 8878; achat de livres pour bibliothèque, 8878; arpentages, plans, etc., 8879.
Georgeville, quai, (sub.) 7567.
Gestion, frais, (sub.) 8900.
"Gillies Frères, (à responsabilité limitée) bill (n° 95) les concernant, 1ère l., 2097; 2e l., 2157; en comité, 2873; 3e l., 2875.
Gillis, N. J., agent du Canada à l'exposition de Saint-Louis, (int. McLean) 3482.
Gimli, quai, (sub.) 7742.
Glace-Bay, édifice public, (sub.) 1081; améliorations, (sub.) 9799; édifice public, (int. Blain) 9921.
Glen-Ross, bureau de poste, fermeture, (int. Foster) 1201.
Glissoirs, rivière Ottawa, (sub.) 7643, 7755; service des glissoirs, appointements, (sub.) 7802; réparations et exploitation des glissoirs, (sub.) 7805.
Godbout, Joachim, gardien de phare à Saint-Laurent, île d'Orléans, ingérence dans dernière élection fédérale, (int. Monk) 1401.
Goderich: transport des dépêches entre la gare et le bureau de poste, (int. Gunn) 2600; port, (sub.), 7723.
Goëlette "Agnès G. Donohue", saisie, (observ. McKenzie) 1570.
Goëlette "James W.", sauvetage de l'équipage, (observ. McLean) 4319.
Goodwin Car Company, bill (n° 17) concernant certains brevets de la, 1ère l., 333; 2 l., 434.
Gouverneur général, bureau du secrétaire du, (sub.): appointements, 71, 6377; copistes et autres employés surnuméraires, augmentations, 71; impression et papeterie, 72; divers, 72; changements dans instructions données ou Gouverneur général, (int. Maclean) 239; dépenses casuelles (sub.) 6377; aide aux écritures, (sub.) 9269.
Grains: bureaux de contrôle à Montréal et à Toronto, (int Ames) 951; inspection, nomination d'experts en grains, (mot. Ames pour doc.) 1842; transport à Halifax par l'Intercolonial, (observ. Maclean) 2005; inspection des grains, bill (n° 174) modifiant la loi y relative, (types marchands et échantillons) 1ère l., 7586; 2e l. et comité, 9613; 3e l., 9626.
Graines de semence, inspection et vente, (mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 53 ; bill (n° 7) y relatif, 1ère l., 67 ; 2e l. et comité, 337 ; en comité, 1207, 1869 ; 3e l., 1952-1970 ; amendement Cockshutt, 1952-53, rejeté sur division, 1966 ; amendement Lennox, 1966, rejeté sur division, 1970 ; commerce des graines de semence, 3e rapport du comité d'agriculture, (mot. Greenway pour adop.) 6443 ; amendements du Sénat au bill (n° 7), 7754; avances de graines de semence aux colons indigents de l'Ouest, (sub.) 9524.
Graminées, graines de, exportation, (int. Cockshutt) 954.
Grand-Bend, jetée, construction, (int. Armstrong) 1402 ; brise-lames, quai, (sub.) 7723.
Grande-Bretagne et ses colonies, union plus intime, institution d'un parlement pour tout l'empire, (motion Hughes) débat : M. Sam. Hughes, 2499, 2438 ; M. Macpherson, 2462 ; M. Cockshutt, 2463 ; M. Bruneau, 2480 ; M. Black, 2495 ; sir Wilfrid Laurier, 2496 ; M. R. L. Borden, 2497 ; M. A. Johnston, 2501 ; M. R. F. Sutherland, (Orateur), décision, 2504 ; M. Ingram, 2505 ; M. Sproule, 2508 ; M. Bureau, 2511; M. Monk, 2513.
Grand chemin de fer du Nord du Canada, bill (n° 71) y relatif, 1ère l., 1567 ; 2e l., 1786 ; en comité, 4382 ; 3e l., 4383.
Grand-Manan, station de sauvetage, paiements à l'équipage, (int. Ganong) 5042.
Grands-Méchins, brise-lames, (sub.) 7463.
Grande rivière, dragage, (sub.) 7026.
Grande-Rivière de Beaupré, quai, (sub.) 9816.
Grande rivière aux saumons, éperon et brise-lames, (sub.) 7667.
Greece's-Point, piliers de dérivation, réparation, (sub.) 1563 ; phare, construction, (sub.) 1563 : quai : coût, usage et service, (int. Perley) 2158.
Grenville, quai, reconstruction, (sub.) 1563.
Grey, F. W., appointements, (sub.) 6319.
Grondines, quai, (sub.) 9816.
Grosse-Ile, service d'un vapeur, (sub.) 1921 ; quarantaine, (sub.) 6878 ; quarantaine, édifices, réparations, etc., (sub.) 1158 ; embarcadère, (sub.) 7465; quai de l'hôpital, prolongement, (sub.) 9832.
Guelph, salle d'armes, construction, (sub.) 1622.
Guerre sud-africaine, médaille royale aux soldats canadiens, (mot. Worthington pour doc.) 3318.

HAILEYBURY, quai, (sub.) 7040, 7726.
Half-Island-Cove, brise-lames, (sub.) 9808.
Halifax, (sub.) : bureau de poste, réparations, 1083; maison des immigrants, nouvel étage, 1084 ; maison de détention des immigrants, construction, 1084 ; nouvel édifice public, (Douanes et Travaux publics) 1084 ; gare maritime, chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, creusage et pétardement du roc, (sub.) 2120; nouvelle installation, chemin de fer Intercolonial, (sub.) 2125 ; travaux de défense, (mot. Foster pour doc.) 2438.
Hamilton : salle d'exercice, construction d'une annexe, (sub.) 1627 ; chaussures pour facteurs, achat, (observ. Bennett) 6359.

Hamilton-Cove, bureau de poste, (int. Ames) 7587.
Hareng canadien, industrie du : (int. Lefurgey) 1198, 5544; enquête, rapport, (int. McLennan) 4492.
Harrigan-Cove, quai, (sub.) 7568.
Harrison, capitaine James, indemnité pour dépenses par lui faites, enquête au sujet de l'échouement du steamer " Grecian ", (sub.) 6604.
Haut commissaire à Londres, bureau, frais d'administration, appointements, (sub.) 125.
Haute cour de justice de l'Ontario, nomination d'un juge en chef, (int. Bennett) 5329.
Hawkesbury, édifice public, construction, (sub.) 1627.
Herd-Book canadien, 1933, (voir Livre généalogique des races bovines, lettre L).
Higgin's-Shore, jetée, réfection et réparations, (sub.) 1810
Homards : longueur légale des homards qu'on peut prendre dans la baie de Fundy, (int. Ganong) 609 ; industrie du homard, enquête, rapport, (int. McLennan) 4492 ; homards dans la baie James, (int. Ganong) 6613 ; établissements d'élevage, construction et entretien, salaires des employés, (sub.) 3016.
Homarderies : émission de permis pour le district n° 1, Nouveau-Brunswick, en 1904 et 1905, (int. Ganong) 609, 951, 1568.
Honora, quai, (sub.) 7040.
Hôpitaux de marine, Provinces maritimes, réparations, soin des malades, (sub.) 2794.
Horticulteurs-fruitiers de Niagara, association des, correspondance, (mot. Armstrong pour doc.) 9612.
Howard's-Cove, quai, (int. Lefurgey) 4823.
Hull, quai : coût, usage et service, (int. Perley) 2158.
Huot, J. C., maire de l'Ange-Gardien, argent mis à sa disposition par le Gouvernement pour exécution de travaux, (int. Monk) 1401.
Hygiène publique, (sub.) : 1925 ; loi d'hygiène publique relative aux travaux publics, 1929; appointements et dépenses casuelles, 2404 ; hygiène des animaux, 2412.
Hyman, hon. C. S., ministre des Travaux publics, (int. Borden) 6089.

ILE d'Alma, pointe de rocher, enlèvement, (sub.) 7467.
Ile d'Anticosti, phares, coût, (int. Lewis) 1934.
Ile Badgely, permis d'y couper du bois, (int. Foster) 471.
Ile Bizard, quai et abords, coût des travaux, (mot. Monk pour doc.) 628, 2161.
Ile-du-Diable, brise-lames, (sub.) 9773.
Ile Jauvrin, quai, 7571.
Iles de la Madeleine, brise-lames et jetées, (sub.) 7468.
Ile du Prince-Edouard : communications avec la terre ferme, (int. Martin) 293, 717 ; (observ. Martin) 728, 869 ; construction d'un nouveau steamer à cette fin, (mot. pour doc.) 957 ; embranchements de chemins de fer, construction, explorations, etc., (mot. Martin pour doc.) 957 ; dragage, (int. McLean) 1200 ; service postal entre l'île et la terre ferme, retards, (int. Lefurgey) 1204, 1831; (int. McLean) 2304; service de steamers entre l'île et la terre ferme, interruption, (int. Martin) 1396, 1663 ; quais et brise-lames, réparations, (sub.) 1813-14 ; pêcheries, développement, surveillance, (int. Martin) 1841 ; Mount-Stewart, port, travaux à y faire, (int. Martin) 1841 ; service des dépêches, retard, (int. McLean) 2304 ; (rép. par sir Wm. Mulock) 2362; service postal d'hiver, bateau brise-glaces, (sub.) 2757 ; jetée ou brise-lames dans les environs de la Pointe-Carleton ou de Cap-Traverse, construction, (mot. Lefurgey pour doc.) 2888; subvention additionnelle du gouvernement fédéral, (mot. Martin pour doc.) 3319, 4931; communication avec la terre ferme, voyageurs retenus à Pictou, (int. Lefurgey) 4927; convention pour transport des dépêches, (int. Lefurgey) 5435 ; travaux, (sub.) 9809 ; communications entre l'île et la terre ferme, (mot. Martin pour doc.) 9922.
Iles de Wood, brise-lames du sud, protection, (sub.) 1820.
Immigrants: renvoi, (int. Wilson) 1661, 1931; immigrants venant des Etats-Unis, examen, (int. Wilson) 3286, immigrants en détresse, (observ. Perley) 4964; hôpital des immigrants à Québec, reconstruction, (sub.) 9768.
Immigration: agence en Angleterre, coût, nombre d'employés, (int. Monk) 618; location d'un terrain à Montréal pour service, (int. Ames) 954; immigration chinoise, application de la loi y relative, appointements des employés nommés à cette fin, (sub.) 1026; immigration en 1904, (int. Barr) 1199; immigration des enfants pauvres, (int. Wilson) 1399, (mot. Wilson pour doc.) 2024, (observ. Wilson) 2220; envoi d'ouvriers au Canada par l' " Associated British Canadians ", président Graeme Hunter, (int. Smith) 2287; bill (n° 120) relatif aux déclarations fausses ayant pour objet de pousser à l'immigration, 1ère l., 2426 et suiv., 2e l. et comité, 9923; (observ. Borden) 8367; 3e l., 9925; immigration des enfants assistés par l'Etat, correspondance à ce sujet, (int. Wilson) 5598, 6318; (rép. par M. Oliver) 5697, 6318; agences d'immigration, etc., (sub.) 6520; acte de la Colombie-Anglaise réglementant l'immigration, désapprobation par le gouvernement fédéral, (int. Smith) 6612; immigration des artisans, (observ. Foster) 7590; correspondance du Gouvernement avec l'Armée du Salut, au sujet de l'immigration au Canada, (int. Monk) 7859; agents d'immigration et employés en général, appointements (sub.) 7860, 9442, 9525, 9992; amendement Foster, affaire Nixon, 9532, 9993, rejeté, 9546, 9993; divers, (sub.) 7877; interprètes, services et dépenses, (sub.) 7877; dépenses casuelles des agences, frais généraux d'immigration, employés surnuméraires, (sub.) 7885; immigration d'ouvriers agricoles, primes, (int. Monk) 7992; primes aux compagnies ou agences de transport, pour importation d'immigrants au Canada, (int. Wilson) 7993; marché avec la " North Atlantic Trading Company ", (int. Borden) 8371, rescision, amend. Osler, 9544, 9655, 9657 et suiv.; immigration des Molokaus, (int. Borden) importation d'immigrants, marché pour dix ans, protestations de gouvernements étrangers, (int. Monk) 8586, 9101; rapport de M. Rider Haggard, le gouvernement l'a-t-il reçu? (int. Wilson) 9745.
Importations: du Royaume-Uni au Canada, en 1902-1903, et en 1903-1904, (int. Daniel) 281; importations au Canada en 1904, (int. Foster) 398; importations des Etats-Unis au Canada, en 1903 et 1904, (int. Clements) 3318.
Impressions (sub.): frais, 6866, 7054; impressions, papier et reliure, 7103; impressions diverses, 7112.

Impressions, comité mixte des, institution,(mot. Laurier) 115; (mot. Laurier pour envoi d'un messager au Sénat annonçant la nomination de M. Bristol comme membre de ce comité) 5809.

Imprimerie de l'Etat et papeterie, service, appointements, (sub.) 77; nettoyage à l'Imprimerie de l'Etat, (sub.) 78; nouvelle toiture et nouveaux étages, (sub.) 1643; impression des discours, lenteur et inexactitude de, (observ. Sproule) 7900; nouvel outillage, (sub.) 9839.

Imprimerie Logberg, Winnipeg, paiements à, (int. Roche et Taylor) 4495, (int. Roche)4578.

Indian-Harbour, quai, construction, (sub.) 7568, (mot. Borden pour doc.) 8367.

Indiens : Affaires indiennes, rapport, (dépôt) 116; appointements, (sub.) 120; Ontario et Québec, assistance, soins médicaux et médicaments, (sub.) 234, couvertures et vêtements, 236; Ontario, secours, soins médicaux et médicaments, 236; écoles, Provinces maritimes, Ontario et Québec, 237, 241; Indiens du Cap-Croker et de Gibson, appointements des chefs, 246; Indiens d'Oka, appointements de l'agent, 246; différends entre les Indiens d'Oka et le séminaire de Saint-Sulpice, ont-ils pris fin ? (int. Bergeron) 246; Ontario et Québec, arpentages des réserves, 248; fonds d'administration des terres des Indiens, 248; Munceys de la Thames, société d'agriculture, aide, 249; construction d'un " violon " à Saint-Régis, 249; saisie de liqueurs à Caughnawaga par agents de la police secrète de Montréal, rapport, (int. Bergeron) 249; frais de justice en général, 249; affaire Buckshot et affaire de la réserve des Iroquois à Brantford, par qui le ministère public y était-il représenté? (int. Foster) 249; retour du ministre au pays, (int. Foster) 337; Indiens de la Nouvelle-Ecosse, 6651; Indiens du Nouveau-Brunswick: appointements, 6652; secours et graines de semence, 6653; médecins et médicaments, 6653; dépenses diverses et imprévues, 6654. Indiens de l'île du Prince-Edouard: médecins et médicaments, 6675. Indiens du Manitoba et du Nord-Ouest : rentes, 6675; graines de semence, 6676; bestiaux, 6676; provisions, etc., 6687; arpentages, 6689. Indiens de la Colombie-Anglaise: médecins et médicaments, 6693; écoles d'industrie et pensionnats, 6693; frais de déplacement, 6694. Indiens en général: Dr Bryce, appointements, 6695; impressions et papeterie, service extérieur, 6696; Indiens de Doncaster, suppression de leur réserve,(int. Desjardins) 7993; (sub.): dépenses se rattachant au traité n° 19, 9551; Indiens du Nouveau-Brunswick, appointements de l'inspecteur, 9552; Indiens du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest, instruments aratoires, 9552, provisions, 9554; Indiens de la Colombie-Anglaise, pensionnats et écoles industrielles, 9554, divers, 9554; pour permettre aux Indiens de prendre part à l'exposition de New-Westminster, 9554; Indiens de Pemberton (Colombie-Anglaise), nouveaux terrains, 9555.

Industrie laitière, encouragement, (sub.): 7085, 7093, 7171; classification des produits laitiers destinés à l'exploitation, (int. Desjardins) 7991.

Inondation, dommages, (sub.) 1393.

Institut dentaire, franco- américain, de Montréal, abus de la franchise postale, (observ. Ames), débat, 1888.

Institut impérial de Londres, étalage canadien à, renouvellements et améliorations, (sub.) 1919.

Intercolonial: chef de gare à Fredericton, destitution et remplacement, (int. Crocket) 110; transport gratuit du foin, (int. Kemp) 59, (int. Roche) 112; transport du foin, réduction des prix, correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 170; 960, 1662, 2702; arbitrage entre l'Intercolonial et le Grand-Tronc, (mot. Foster pour doc.) 171; O. White, chef de gare à Fredericton, rapport contre lui, (mot. Crocket pour doc.) 202, 729; combien payé pour dommages, etc., de 1894 à 1905, (mot. Kemp pour doc.) 401; inspecteur du combustible, (int. Foster) 471; recettes et dépenses, (int. Foster) 718; service de la Nouvelle-Ecosse, interruption par tempête, (observ. Borden) 726, (rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Borden) 760; nouveaux fourgons et trucks, (mot. Foster pour doc. 770; achats de charbon, (int. Daniel) 951; employés, ingérence dans l'élection générale de 1904, (int. Fowler) 1197; F. B. Chapman, emploi, (int. Foster) 1400; Sydney, marchandises y transportées, par qui et à qui, perception des frais de transport et d'entreposage, (int. Martin) 1846; administration de l'Intercolonial, exposé annuel, (l'hon. M. Emmerson) 1970, 1976 et suiv.; (sub.): agrandissement à Sydney, 1998; frais de premier établissement, achat de terrains, dommages, etc., 1998; pour renforcer ponts, 1998; transport du grain à Halifax, (observ. Maclean) 2005; le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard doit-il participer à ce dernier crédit? (int. Ingram) 2008; permis de circulation, à accorder aux membres du conseil législatif de la province de Québec, (int. Gervais) 2009; chemin de fer de l'Est du Canada, ponts, le crédit relatif aux ponts le comprend-il (int. Ingram) 2009; achat, (int. Reid) 2030; transport du poisson à Montréal, (observ. Gervais) 2018; (sub.) doublement de certaines parties de la voie, 2021-2120; détournement du trafic de l'Intercolonial, (int. Taylor) 2017; (sub.): déviation de ligne à Mitchell, 2028; améliorations, etc., à Moncton, 2035; à Drummondville, 2049; à Antigonish, 2056; à Newcastle, 2056; à Campbellton, 2058; déviation de la voie publique pour suppression d'un passage à niveau entre Saint-Cyrille et Drummondville, 2059; voies de garage et embranchements, 2059; gare à Saint-Moïse, 2066; agrandissements à Memramcook, 2067; passage souterrain à Saint-Fabien, embranchement à la Rivière-Ouelle, 2071; travaux d'agrandissement à la gare d'Amherst, 2073; sémaphores et gares, 2076; matériel roulant, 2077, 2131; amélioration de tracé sur la ligne, 2078; prolongement jusqu'à Sydney-Mines, 2078; rails et pièces d'éclissage en acier, 2079, 2132; doublement d'une certaine partie de la voie, 2120; agrandissement des intallations à Halifax, 2125; outillage du chemin, combien dépensé à compte du capital à cette fin, (int. Chisholm) 2159; transport gratuit de charbon dans l'Ontario, (int. Kemp) 2159, 2291; emploi de Seymour Woodhill, (int. Barker) 2290; crédit annuel, 2305; (sub.) 2305; doublement de la voie entre Saint-Lambert et Belœil, proportion d'intérêt sur le coût de cet ouvrage, 2282; pension de retraite pour les vieux employés, (int. Macdonell) 2600, (int. Macdonell) 9244; 9506; droit de libre parcours de l'Intercolonial et autres che-

Intercolonial—*Suite.*
mins de fer de l'Etat, sur le Canada-Atlantique, (voir chemins de fer, bill (n° 132), lettre C) 4306; compensation pour usage de wagons des autres lignes et *vice versa*, (int. Foster) 4822; achat de rails, (mot. Foster pour doc.) 5722; tarifs de l'Intercolonial, (observ. Taylor) 5118; (rép. de l'hon. M. Emmerson à observ. Taylor) débat, 6240, autre observ. Taylor, 6723; (sub.): agrandissements, voies de garage, etc., le long de la ligne, 6565, 6566, 6569; nouvelles machines pour la construction de locomotives et de wagons, 6565; pour faire disparaître deux passages à niveau près de Dorchester, (N.-B.), 6565, 6569; horaire, impression en français, (int. Paquet) 6977, modification quant au rapide de Saint-Jean, etc., (int.) Daniel) 6978, 6980; frais d'exploitation de l'Intercolonial, (sub.) 7054, 7060; crédit général, (sub.) 7612; ingénieurs du steamer "Scotia", rapports à leur sujet, (int. Borden) 8584; proposition de rachat de l'Intercolonial ou de libre parcours sur cette ligne par le Grand-Tronc ou le Grand-Tronc-Pacifique, (int. Maclean) 9495; (sub.): frais d'exploitation, 9601; pour renforcer ponts, 9601; remise à locomotives, Rivière-du-Loup, 9606; agrandissements à Saint-Jean, 9607; à Pictou, 9607; à Sainte-Flavie, 9607; à Truro, 9608; à Moncton, 9608; à Halifax, 9609; double voie à certains endroits, 9607; matériel roulant, 9701, 9721; agrandissements et facilités d'accès le long de la ligne, 9701; embranchement d'Indiantown à Blackville, 9701.

Intérieur, ministère, (sub.): appointements, 118; deux arpenteurs, 118; rapport du ministère, quand sera-t-il distribué ? (int. Wilson) 422, (dépôt) 473 ; absence du ministre, qui le remplace et quand sera-t-il de retour ? (int. Foster) 3372, 1204; dépôt de certains états, (mot. Foster pour doc.) 2364; sous-ministre de l'Intérieur, (int. Taylor) 4492; division des mines, appointements et dépenses, (sub.) 6395; appointement en général, (sub.) 7062; travaux astronomiques, (sub.) 7896; nominations, promotions et augmentations d'appointements, (sub.) 9286; établissement d'un bureau à Victoria et à Vancouver pendant la session, (observ. Foster) 9546.

"International Terminal and Bridge Company", bill (n° 87) la constituant en corporation, 1ère l., 2022; 2e l., 2157; en comité et 3e l., 3249.

Invasion fénienne, pensions aux vétérans, (sub.) 7110, 7115.

Inverness: édifice public, (sub.) 1087; quais, (sub.) 7568; receveur de la poste, (int. Lancaster) 9099.

Irish-Cove, quai, (sub.) 9801.

Irrigation dans le Nord-Ouest, bill (n° 161) modifiant la loi de 1898 y relative, 1ère l., 6232; 2e l. et comité, 8988; 3e l., 9098.

JACQUES-CARTIER, explorations dans le comté de, coût, objet, etc., (int. Monk) 619.

Japon, relations commerciales du Canada avec ce pays, traité, (int. Foster) 7998, 8093, (mot. Borden pour doc.) 8584.

Jersey-Cove, quai, (sub.) 7572.

Jeunes Montagnards de Montréal, corps de cadets, aide, (observ. Monk) 7994.

Johnston, T. G., député de Lambton-ouest, décès, éloge: sir Wilfrid Laurier, 8903, M. R. L. Borden, 8904.

Joliette, tracé de chemin de fer dans le comté de, travaux d'ingénieurs, (int. Monk) 1404, 2160.

Joly, Céleste, bill (n° 107) relatif à un certain brevet d'invention lui appartenant, 1ère l., 2283; 2e l., 2400; en comité et 3e l., 4717.

Journaux, comptes rendus à sensation, (observ. Lavergne) 3367.

Juges, (sub.): frais de déplacement et dépenses des juges au Manitoba, dans la Colombie-Anglaise et dans les territoires du Nord-Ouest, 127; juge de la cour de comté du district n° 7, Nouvelle-Ecosse, pour compléter son traitement, 129; frais de déplacement des juges du territiore du Yukon, 131, des territoires du Nord-Ouest, 6864; juge additionnel à Trois-Rivières, traitement, 9906; juge du district d'Atlin, allocation de subsistance, 9907; deux juges additionnels de la cour suprême des territoires du Nord-Ouest, traitement, 9907 ; juges des cours provinciales, augmentation de leurs traitements, (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolutions) 9927; en comité, 9964; bill (n° 204), 1ère l., 9983; 2e l. et comité, 10016; 3e l., 10021; juges des cours suprême et d'échiquier, augmentation de leurs traitements, (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolutions) 9929; en comité, 9984; bill (n° 205), 1ère l., 9984; 2e l., comité et 3e l., 10019-10020.

Justice ; ministère, (sub.) : appointements, 73 ; neuf commis de première classe, 74 ; cinq commis de seconde classe, 74 ; trois commis de seconde classe cadette, augmentations, 74 ; secrétaire particulier du ministre, allocation, 74 ; secrétaire particulier du Solliciteur général, 74 ; deux messagers, 75 ; dépenses casuelles, impression et papeterie, divers, 75 ; administration de la justice, dépenses diverses, y compris les territoires du Nord-Ouest, 105, 127 ; salle d'audience et bureaux à Prince-Albert, 129 ; Yukon, shérif Eilbeck, emploi, (int. Bergeron) 131; congé, (int. Fowler) 132 ; Yukon, (sub.) : allocations de subsistance au personnel de la cour territoriale, etc., 138, entretien des détenus, 140; témoins, jurés et interprètes, indemnités et frais, 141; ouvrages de droit et papeterie pour l'usage des magistrats, des avocats et du personnel des tribunaux, 141; dépenses diverses, y compris honoraires et appointements des employés attachés à l'administration de la justice, 143; police fédérale, 143 ; nomination d'un juge de la cour de comté dans la Colombie-Anglaise, (int. Sproule) 399 ; administration de la justice, frais, 6864 ; affaire Martineau, frais, 6866 ; frais de justice, 7897, 9552.

KASLO, C.-A., receveur de la poste, destitution, (int. Lancaster) 2435.

Kelley's-Cove, brise-lames, (sub.) 9805.

Kent, N.-E., receveuse de la poste, destitution, (int. Lancaster) 2435.

Kentville, receveur de la poste, (int. Boyce) 6106 ; champ de tir, (int. Borden) 7755 ; cibles, enquête, frais, (mot. Hughes pour rapport) 8907; achat d'un champ de tir, (explications Fitzpatrick), débat, 9930 et suiv.; camp de milice, (observ. Hughes) débat, 6796 et suiv.

Kéwatin, district, bill (n° 158) modifiant la loi y relative, 1ère l., 6232 ; retiré, 8366 ; aliénés, entretien, (sub.) 7897.

Kincardine, jetées et dragage, (sub.) 7728.

Kingston, (sub.) : pénitencier, 498 ; casernes, construction, 1629 ; écurie pour batterie de campagne, 1629 ; collège militaire : agrandissement de la salle d'exercice, 1629 ; logement des domestiques, 1629 ; écurie, 1630.

LAC Anderson, curage, (sub.) 7743.
Lac Dauphin, abaissement du niveau, (sub.) 7741.
Lachance, Arthur, nouveau député de Québec-centre, 114, présenté, 115.
Lac Hay, baisse des eaux, (int. Hughes) 732. 1479.
Lachute, édifice public, (sub.) 1162.
Lac Kennedy, curage, (sub.) 7743.
Lac Manitoba, chenal des carrières, dragage, (sub.) 7742; défense d'y faire la pêche en été, (mot. Crawford pour doc.) 9922.
Lac Mégantic, jetées, (sub.) 9815.
Lac Porter, chenal, (sub.) 9806.
Lac Saint-François, décharge ; jetées et dragage, (sub.) 7742, quais, 9814.
Lac Saint-Jean, dragage, (sub.) 7466.
Lac Saint-Pierre, piliers permanents, (sub.) 6590, 9387.
Lac Winnipegosis, rivière Moussue, dragage, (sub.) 7743.
Laiterie, (sub.) 7085.
Lambert, I. P.-E., jetée, travaux, (int. Martin) 4494.
Langley, quai, protection des berges, (sub.) 7745.
Laprairie, brise-glace et murs de protection, (sub.) 7466, 9814.
L'Ardoise, brise-lames, prolongement, (sub.) 6989, 7572.
Lavaltrie, quai sur pilotis et dragage, (sub.) 1466.
Lawson, H. C., directeur de la poste à Stanhope, I.P.-E., démission, (int. Martin) 1111, (mot. Martin pour doc.) 1457.
Lazaret de Tracadie, (sub.) 1929.
Leach, R. A. E., emploi, (int. Roche) 1114, (int. Boyce) 1203.
Legal, Mgr., opinion au sujet des écoles du Nord-Ouest, (int. Lavergne) 6317.
Législation scolaire depuis la confédération, brochure à ce sujet, (int. Foster) 2432.
Légumes: importés des Etats-Unis et déclarés à Montréal et à Toronto pendant l'année expirée le 30 juin 1904, valeur, et droits perçus, (mot. Monk pour doc.) 294.
Lemieux, Joseph, nomination à un emploi dans le service des phares, (int. Ames) 1840.
Lennoxville, bureau de poste, construction, (int. Worthington) 4494.
Levés hydrographiques, (sub.) 2787; sur côtes nord et nord-ouest du Canada, (sub.) 6605; dans le bas du Saint-Laurent et sur la côte du Pacifique, (sub.) 6761, 9388; achat ou construction d'un steamer pour faire ces levés, (sub.) 9388.
Lévis, édifice public, (sub.) 1163; nouvelle élection, émission du bref, (M. l'Orateur) 6612.
Lewis, Edward Norman, bill (n° 142) pour lui faire droit, 1ère l., 4671 ; en comité, 5257 ; 3e l., 5258.
Lindsay, salle d'exercice militaire, construction, (int. Hughes) 285.
Litchfield, brise-lames, (sub.) 7572.
Listes électorales du Manitoba, où imprimées, (int. Roche) 61; liste électorale de Marquette, copie, (mot. Roche pour doc.) 100; bulletins ayant servi aux élections fédérales de Prescott, Carleton, ville d'Ottawa, Glengarry et Stormont, où imprimés? (int. Pringle) 613; listes électorales d'Algoma-est et ouest, de Nipissingue-est et ouest, de

Listes électorales du Manitoba—*Suite.*
Nipissingue et de la Rivière-à-la-Pluie ou René, préparation et revision, (int. Boyce) 620; listes électorales des territoires du Nord-Ouest, ayant servi aux dernières élections fédérales, préparation, (mot. McCarthy pour doc.) 627; listes électorales fournies pour l'élection de Macdonald, 1904, copie, (mot. Staples pour doc.) 727-28; listes électorales des territoires d'Ontario non organisés, confection et revision, (mot. Boyce pour doc.) 1546; reliquat de frais de listes pour élection de 1904, (sub.) 6865, 7050, 7108; listes électorales du Manitoba, système défectueux, (observ. Greenway) débat, 6882; listes électorales du Nord-Ouest, électeurs inscrits, (int. Ames) 7588, (int. Lake) 7859.
Little-Brook, brise-lames, (sub.) 7572.
Little-Current, chenal du nord, dragage, (sub.) 7040; chenal, (sub.) 7730.
Little-Judique, havre, (sub.) 7573.
Livre généalogique des races bovines, établissement au Canada, (int. Martin) 1933, 2284; livres généalogiques relatifs au bétail, bill (n° 148) concernant les sociétés autorisées à en tenir, 1ère l., 5197; 2e l., 5697, 6049; en comité, 6049; 3e l., 6053; livres généalogiques du bétail, réunion en un seul livre à Ottawa, (sub.) 6820.
Lloydminster, T.N.-O., pavillon des immigrants, (sub.) 6878.
Lois: impression, reliure et distribution, (sub.) 7103.
London, (sub.): poudrière, 1630; nouveau magasin, 1630; bureau de poste, agrandissement et améliorations, 1632 ; élection à faire, appel nominal le 6 juin, (sir Wilfrid Laurier) 6444, émission du bref, (M. l'Orateur) 6611; salle d'exercice et dépôt d'armes, (sub.) 6875; ancienne salle d'exercice, vente, (int. Elson) 8583.
Longueuil, édifice public, (sub.) 1163.
Lord Dundonald, commandant général de la milice du Canada, révocation, (mot. Belcourt pour doc.) 3319.
Lord Selkirk, succession, correspondance, (mot. Lamont pour doc.) 9922.
Lotbinière, quai, (sub.) 9816.
Louisbourg, restauration du vieux fort, (sub.) 9386.
Low, A. P., gratification, (sub.) 6611.
Lunenburg, havre, dragage, (sub.) 7573.

MACKENZIE, comté, rapport spécial du président d'élection, (mot. Borden pour doc.) 1394.
Mackenzie, district, bill (n° 157) y relatif, 1ère l., 6231-32; retiré, 8366.
Maclean, M. W. F., député de York-sud, a-t-il démissionné pour se présenter dans London ? (int. Lavergne) 6519; félicitations à M. Maclean pour n'avoir pas démissionné, (observ. Lavergne) 7589.
McDermot, Clara Bidwell, bill (n° 152) pour lui faire droit, 1ère l., 6046; 2e l., 6104; en comité, 6408, 6482; 3e l., 6511-6512.
McPherson's-Cove, quai, construction, (sub.) 1811.
Mabou, pont, (sub.) 7573.
Maccan, transport des dépêches, (int. Fowler) 196.
Magistrature: vacance dans la magistrature de la Nouvelle-Ecosse, de l'Ontario, de la province de Québec, de la Colombie-Anglaise et du Manitoba, (int. Borden) 6987, 7589. 8190.

Magog, édifice public, bureau de poste (sub.) 1164, (int. Worthington) 5910.
Mahone-Bay, dragage, (sub.) 7573.
Main-à-Dieu, brise-lames, (sub.) 7574.
Main-d'œuvre étrangère, emploi par la compagnie du chemin de fer Père-Marquette, enquête, rapport (dépôt par sir Wm Mulock) 6362; loi concernant la main-d'œuvre étrangère, modifications, (int. Haggart) 6362, déclarée inconstitutionnelle par le juge Anglin, (int. Smith) 8336; importation et déportation d'ouvriers, (observ. Foster) 7673.
" Maisonneuve ", chaloupe à vapeur, 1934, (voir " Chaloupe à vapeur " Maisonneuve ", lettre C.).
Malignant-Cove, jetée, (sub.) 7575.
Malles en cuir pour les députés, (sub.) 6745.
Manitoba: élections, rapport des listes d'électeurs au greffier de la couronne en chancellerie, retard, (int. Borden) 1464, 1570, (int. Foster) 1705, 1745; édifices publics, réparations, etc., (sub.) 1706; écoles, modification de la loi y relative, (observ. Maclean) débat, 1822; intérêt payé, l'an dernier, au gouvernement du Manitoba, sur fonds des écoles, (int. Bole) 396; pénitencier, (sub.) 502; aide aux cultivateurs, (int. Jackson) 950; frontières, extension vers l'Ouest ou le Nord, (mot. Roche pour doc.) 1847, (mot. McCarthy pour doc.) 2161; frontières, extension, réponse du Manitoba au décret du 21 mars 1905, (int. Borden) 3865, dépêche, déclaration de M. Jackson, député de Selkirk, (int. Borden) 4962, dépôt d'un rapport, déclaration de M. Rogers, (débat) : sir Wilfrid Laurier, 3957, 4069, 4204; sir Wm Mulock, 3968; M. Borden, 3970, 4060, 4158, 4204; M. Staples, 3973; M. Maclean, 3974, 4104; M. l'Orateur, (décision) 3978 et suiv.; M. Miller, 3984; M. Bourassa, 3985, 4107, 4187; M. White, 3992; M. Sproule, 3993, 4125; M. Sam. Hughes, 3999 ; l'hon. M. Foster, 4073; l'hon. M. Brodeur, 4080, 4106; l'hon. M. Fitzpatrick, 4081, 4135, 4165; M. L. G. McCarthy, 4085; M. Bennett, 4089; l'hon. M. Fisher, 4094; M. Bureau, 4107; M. Macdonald, 4113; l'hon. M. Belcourt, 4136; l'hon. M. Paterson, 4139; M. Osler, 4154; M. Bergeron, 4172; M. Talbot, 4191; M. Morin, 4193; M. Ingram, 4194; M. W. J. Roche, 4202; listes électorales du Manitoba, système défectueux, (observ. Greenway), débat, 6882; chemins de colonisation, (sub.) 7765.
Marble-Mountain, quai, (sub.) 9803.
Marchandises canadiennes, boycottage au Japon, (observ. Barker) 6795.
Marées, observation des, (sub.) 2756.
Margaree, port, améliorations, (sub.) 7575.
Margaretville, brise-lames, (sub.) 7578.
Marine et Pêcheries, ministère, (sub.) : huit fonctionnaires du service technique, 106 ; dépenses casuelles, aide aux écritures et autre, 109; rapport, (dépôt) 116; emploi de M. P. W. St. George, (int. Ames) 158; carbure, achat, (int. Ames) 956 ; entreprises accordées depuis 1er juillet 1903 à d'autres que les plus bas soumissionnaires, (mot. Lewis pour doc.) 958, sans demande de soumissions par voie de publicité, (mot. Lalor pour doc.) 1456 ; correspondance et contrats avec la " Submarine Signal Company ", de Boston, (mot. Monk pour doc.) 958 ; bouées de port, contrats pour mise en place, entretien ou garde, (mot. Ames pour doc.) 958 ; rapports demandés et non déposés, (observ. Borden) 1295, 2364 ; approvisionnements, circulaires demandant soumissions privées, à qui adressées ?, (mot. Ames pour doc.) 1458, 4872 ; chantiers à Sorel, fourniture de la fonte, (int. Bruneau) 2432 ; dépenses casuelles, (sub) 2545 ; chenal des navires dans le fleuve Saint-Laurent, amélioration, (sub) 2551 ; Pêcheries, rapport, année 1904, (dépôt) 2701 ; employés surnuméraires, ingénieurs et dessinateurs, appointements, (sub.) 2870; appointements et dépenses casuelles, (sub.) 6397 ; augmentation d'appointements, (sub.) 9265, 9266.
Marins ; bill (n° 38) modifiant la loi les concernant, 1ère l., 608 ; 2e l. et comité, 2210 ; retiré, 4868 ; bill (n° 147), idem, 1ère l., 4869 ; 2e l. et comité, 7591 ; comité, 9244 ; 3e l., 9246.
Markstay, receveur de la poste, destitution, (int. Broder) 7254.
Marques du travail, bill (n° 10), enregistrement, (voir unions ouvrières, lettre U).
Martin, Elie, emploi, (int. Bergeron) 7255.
Martineau, affaire, (int. Foster) 116 ; frais, (sub.) 6866.
Matelots naufragés et dans le dénûment, (sub.) 2796.
Medecine-Hat, édifice public, construction, (sub.) 1711.
Meadow-Creek, compagnie d'élevage de, terrains à elle loués ou concédés, (int. Boyce) 6614.
Meaford, port, améliorations, (sub.) 7730 ; paiement à l'entrepreneur, (sub.) 9823.
Médicaments brevetés, protection contre, (int. Bergeron) 1801.
Melfort, Sask., service postal à, (observ. Borden) 10012.
Mercredi des Cendres, ajournement, (mot. Laurier) 2267.
Messages de Son Excellence : commission d'économie interne, 8 ; budget ordinaire, 59 ; remerciements pour adresse en réponse au discours du trône, 1398 ; crédit supplémentaires, 6293, 8927, 9609 ; requérant présence de la députation dans la salle des séances du Sénat, pour prorogation, 10043.
Messagers pendant la session, (sub.) 6749 ; un nouveau messager, (sub.) 6752.
Meteghan-Cove, brise-lames, (sub.) 7578.
Météorologie : noms d'employés ajoutés à la feuille de paie de ce service depuis 30 juin 1904 et sommes payées à ces personnes, (mot. Monk pour doc.) 958 ; service à Toronto, nouvel édifice, (int. Foster) 1201 ; service, (sub.) 2787; transfert de ce service à Ottawa, service, (sub.) 2787; (int. Foster) 9995, 10013, (int. Borden) 10024, 10034, (rép. à int. Foster et à int. Borden, par l'hon. M. Préfontaine) 10036.
Métis: scrips accordés aux Métis canadiens demeurant aux Etats-Unis, (observ. Foster) 6444, 6698, (rép. par M. Oliver) 6539, 6701 et suiv.; remise des titres aux Métis, (int. Foster) 7060, 7177, 7257, 7589, (débat) 7822 et suiv.; enquête à ce sujet, instructions au juge Myers, décret le nommant, requêtes des Métis, etc., (mot. Foster pour doc.) 7900, 8191, 8368; lettre de M. Chaffee, 8368, 8372; dernière émission de scrips aux Métis, (int. Foster) 8191, 8990; enquête, nomination d'un conseil, (int. Foster et observ. Borden) 8732; (int. Foster) 8906; certificats de terres, (dépôt), (mot. Foster pour doc.) 9243; scrips des Métis, renseignements, (rép. de l'hon. M. Oliver à mot. Foster pour doc.) 9291, 9395, 9912; demandes de scrips par certains Métis, (int. Staples) 9295; enquête, (int.

Métis—*Suite*
Foster) 9950; scrips, réclamations des Métis, (int. Herron) 10037 et suiv.
Middle-Musquodoboit, receveur de la poste, destitution, (observ. Roche) 6356 et suiv.
Midland, Ont., dock et entrepôt de l'Etat, (int. Bennett) 5547; port, améliorations, (sub.) 7730; dragage, (sub.) 9825.
Milice: règlements et ordonnances de 1904 y relatifs, (dépôt) 55, citation, (débat) 439; conseil de la milice, institution, (int. Foster) 439; ordres de la milice, permettant aux fonctionnaires du ministère de faire partie de la milice, mise en vigueur, (observ. Perley) 1313; ministère, (sub.): appointements, 116; affaire Martineau, (int. Foster) 116; solde et allocations, 434, 6647; règlements et ordonnances de 1904, citation, (débat) 439 et suiv.; topographie militaire, 458; exercices annuels, 460, 6648; aide aux sociétés de tir, 464; arsenal fédéral, 464; appointements du lieut.-col. Gaudet, 6650; cadres de milice, abolition ou réduction, (int. Bergeron) 5434; recrutement de corps permanents, (int. Cockshutt) 6105; vivres et approvisionnements, 6650; transport, 6650; troupe permanente, effectif porté, à 5,000, (mot. de sir F. Borden pour comité sur projet de résolution) 7057; en comité, 7140; bill (n° 170) modifiant l'acte de la Milice, 1ère l., 7147; 2e l., 7421, 9395; 3e l., 9415; milice active, réduction de l'effectif, (observ. de sir F. Borden) débat, 7147; munitions de réserve, fabrication à l'arsenal fédéral, (sub.) 7168; corps d'infanterie, effectifs des, (int. Belcourt) 7176; officiers militaires ayant passé avec succès leurs examens, publication de leurs noms dans la "Gazette Officielle", (int. Léonard) 9100; nominations, promotions, et augmentation d'appointements, (sub.) 9282-83; dépenses casuelles, aide aux écritures, impressions, papeterie, etc., (sub.) 9284; conseil de milice, notes du (dépôt par sir F. Borden) 9289; (sub.): pièces d'artillerie, armes, terrains, habillements, etc., (sub.): débat, 9321 et suiv. 9910; démission de l'hon. député de Sherbrooke comme médecin militaire principal, opinion du sous-ministre de la Milice, lettres du ministre et du sous-ministre de la Justice, (observ. Gervais) 9380 et suiv.; simples soldats, promotion au rang d'officiers, (int. Macdonald) 9384; difficultés à McLeod, (observ. Herron) 9385.
Milice navale du Canada, organisation, frais, etc., (int. Monk) 1404.
Miliciens: rébellion de 1885 et service actif, pensions, (sub.) 7111.
Militaires de London, employés à Niagara, article du "Citizen", (observ. Hughes) 7408; (int. Borden) 7492.
Mill-Cove, brise-lames, (sub.) 7578.
Mille-Vaches, jetée-débarcadère, (sub.) 7470.
Miltimore, lieutenant J. M., (int. Taylor) 6519.
Miminegash, brise-lames, réparations, (int. Lefurgey) 1409, 1811.
Mines: fonte du minerai par procédé thermo-électrique, (sub.) 9520.
Ministère: quand un représentant de l'ouest sera-t-il invité à y remplacer l'hon. M. Sifton, ministre de l'Intérieur, démissionnaire? (int. Sproule) 3369, (int. Borden) 3484, 4205, (int. Foster) 3572; absence du ministre des Travaux publics et remplacement du ministre de l'Intérieur, (observ. Borden) débat, 3675 et suiv.; vacance dans le ministère par suite du décès de l'hon. M. Sutherland, élection à faire, (int. Maclean) 5592, (int. Foster) 6174.
Ministres, trop souvent absents de la Chambre, (observ. Maclean) 2835.
Miscou, port, quai, (sub.) 7667.
Mistook, quai, (sub.) 7470.
Moncton, N.-B., gouverneur du port, nomination, (int. Stockton) 2433.
Monnaies: hôtel des, construction, (sub.) 633; coût, frais d'exploitation, etc., (int. Foster) 2283, 2429; correspondance avec les autorités impériales, (mot. Monk pour doc.) 2702, 7591, 8586; monnaies américaines, circulation au Canada, (int. Bickerdike) 3125, (int. Bergeron) 6239; 8989; établissement d'un hôtel des monnaies au Canada, correspondance à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 957, 7591.
Monnaies usées, seront-elles retirées de la circulation par le Gouvernement? (int. Foster) 719.
Mont-Louis, quai et abords, (sub.) 7470.
Montmagny, édifice public, (sub.) 1167; quai, (sub.) 7471.
Montmorency, quai, (sub.) 7003; mur de revêtement longeant le port, (sub.) 7472.
Montréal: Commission du port, membres, leur nombre, leur nomination et la durée de leurs fonctions, (int. Ames) 157, démission et remplacement de M. Jonathan Hodgson, (int. Ames) 157; élévateurs du port, submersion, (int. Ames) 157; hangars en acier, plans et devis, modifications, (int. Ames) 158; hangars permanents, construction, correspondance à ce sujet entre la commission du port et le ministère de la Marine et des Pêcheries, (mot. Monk pour doc.) débat, 160 et suiv.; bureau de poste fraudes, affaire Bissonnette-Thibault, (observ. Ames) 203; bureau de poste auxiliaire, rue Sainte-Catherine, loyer, état antihygiénique, (int. Monk) 209; bureau de poste dans la division Saint-Jacques, construction, (int. Bergeron) 228; nouvelle station postale, près gare Bonaventure, construction, emplacement, (int. Bergeron) 233; hangars dans le port, construction: réclamation P. Lyall et Fils pour travaux supplémentaires, (int. Ames) 717, (int. Borden) 727, (mot. Ames pour doc.) 720, 1456; port, améliorations en bas du courant Sainte-Marie, (sub.) 851; poste de distribution des dépêches, achat d'un emplacement, (int. Ames) 956; caserne pour corps permanents, (sub.) 1168; entrepôt de douane, (sub.) 1170; édifice du Revenu de l'intérieur, agrandissement, etc., (sub.) 1170; nouveaux magasins militaires, (sub.) 1176; hôtel des postes, améliorations, (sub.) 1178, installation d'un réseau de tubes pneumatiques pour fins postales, (sub.) 1183, construction de deux nouveaux bureaux de poste, dont l'un dans la division Saint-Jacques, et l'autre dans la division Sainte-Marie, (observ. Gervais et Piché) 1183-85; construction de hangars permanents, plans, etc., (int. Piché) 1403, 2285; transporteurs de grain se rattachant aux élévateurs, plans, etc., (int. Piché) 2285; hangars en acier, plans, rapport de George S. Greene, (mot. Ames pour doc.) 3318; commissaires du port, bill (n° 192) concernant leurs pouvoirs, 1ère l., 9243; 2e l. et comité, 9504; 3e l., 9505; dépôt d'armes, (sub.) 9385.
Moosejaw, édifice public, construction, (sub.) 1711.
Morue, pêche de, par immigrants d'Irlande et d'Ecosse, (int. Lefurgey) 611.
Mount-Stewart, I. P.-E., port, travaux à y faire, (int. Martin) 1841.
Mud-Cove, brise-lames, (sub.) 7669.

Murphy, Edward Albert, bill (n° 126) pour lui faire droit, 1ère l., 3206; 2e l., 3522; en comité et 3e l., 4717.
Musée géologique, utilisation, (int. Bergeron) 800.
Musée Victoria et autres édifices, (sub.) 789.
" Mutual Reserve ", (voir compagnie d'assurance " Mutual Reserve ", etc., lettre C).

NATURALISATION, acte y relatif, rapports et dépenses, (sub.) 7112; bill (n° 184) modifiant la loi y relative, 1ère l., 8091; 2e l. et comité, 8894, 8898; 3e l., 8900.
Naufrages, enquêtes, (sub.) 6604.
Navigation, écoles de, frais, (sub.) 2747.
Navires: sûreté des, bill (n° 21) modifiant la loi y relative, 1ère l., 334; 2e l., 628; en comité, 765; liste des navires enregistrés au département de la Marine, au 31 décembre 1905, (dépôt) 7060.
Navires de l'Etat, réparations en 1904, coût, (int. Crocket) 1408.
Neepawa, édifice public, (sub.) 9770.
Nettoyage, frais de, (sub.) 6400.
New-Campbellton, quai, (sub.) 7578.
New-Carlisle, quai, (sub.) 7472.
Newcastle, jetée, (sub.) 7731.
New-London, brise-lames, réparations, (sub.) 1811.
Newport, débarcadère, quai, (sub.) 7579; brise-lames, (sub.) 9815.
New-Westminster, édifice public, agrandissement, 1714.
Nicolas, Frank, appointements, (sub.) 9465.
Nixon, M. agent des terres près de Macleod, détournements, démission, (voir terres fédérales, lettre T.) (observ. Foster) 5841, 6175, 6238, débat, 8288; enquête, (int. Foster) 8368, 8907, 9291-92, (rép. par l'hon. M. Oliver) 9291-92; deuxième enquête, renseignements, (observ. Foster) 10010.
Noël, quai, (sub.) 7579.
North Atlantic Trading Company, (voir au mot "Compagnie ", lettre C).
North-Bay, édifice public, construction, (sub.) 1632.
Notre-Dame-du-Portage, quai, (sub.) 7474.

OBSERVATOIRE astronomique du Canada, appointements du personnel, (sub.) 9464.
Ogden's-Pond, travaux de protection, (sub.) 7579.
Oliphant, quai, (sub.) 7731.
Ontario, province: extension de ses frontières, correspondance à ce sujet, (int. Barker) 3710, 4198-4200; haute cour de justice, nomination d'un juge en chef, (int. Bennett) 5329.
Orateur, élection de l', (motion Laurier) 2.
Orillia, édifice public, (sub.) 9770.
Oshawa, port, recettes, (int. Blain) 1568; édifice public, 1632 ; port, dragage et améliorations, 9824.
Ostréiculture, (sub.) 3024.
Ottawa: salle d'exercice militaire, construction, (int. Hughes) 285; édifices pris à bail par le Gouvernement, dans cette ville, (int. Hughes) 397; commission d'embellissement, combien d'hommes inscrits sur le rôle de paye, (int. Perley) 400; édifices publics : tiroirs et rayons mobiles en fer, (sub.) 1632; nouveau hangar à charbon, construction, (sub.) 1633; palais législatif, améliorations, (sub.) 1640; bureau de poste, restauration, nouveaux étages, (sub.) 1641 ; édifices publics, mobilier, éclairage, réparations, etc., (sub.) 1735 ; édifices publics à Ottawa et ailleurs, (sub.) : loyer, 1735; chauffage, y compris salaires des mécaniciens, chauffeurs et gardiens, 1739, 6965; préposés aux ascenseurs, (sub.) 1739, 6966; gaz et éclairage électrique, y compris ponts et chaussées, 1740, 6966; service du téléphone, 1742, 6964; combustible, 1743, 6972 ; réparations, ventilation, éclairage et ameublement, 6965; terrasse, 6966; enlèvement de la neige, 6973; voûte de la trésorerie, 6975; ponts sur rivière Ottawa, glissoirs et canal Rideau, entretien et réparations, (sub.) 7043, 7755, 7756; gare et hôtel du Grand-Tronc, projet de construction, (observ. Wright) 7663; quai au pied du canal Rideau, (sub.) 7731; galerie nationale des beaux-arts, (sub.) 7791; observatoire astronomique, ameublement, 9763; édifices du Parlement, agrandissement et changements, 9783; pavillon de l'est, agrandissement, 9768; bureau de poste, garnitures pour division des caisses d'épargne postales, 9770; édifices publics, service des ascenseurs, 9773; nouveaux édifices ministériels, 9829.
Ottawa, cité, bill (n° 180) modifiant la loi de 1899 y relatif, 1ère l., 7816; 2e l. et comité, 8895; 3e l., 8897.
Owen, David Thomas, bill (n° 177) relatif à certains brevets lui appartenant, 1ère l., 7816; 2e l., 8189, 8285, 8335; en comité, 8858, 9265; 3e l., 9265.
Owen-Sound, port, dragage, etc., (sub.) 7039, 7732 ; édifice public (sub.) 9768; port, améliorations, (sub.) 9823.
Oxford-nord, élection à faire, (observ. Sproule) 6089; bref, (M. l'Orateur) 6174, (int. Borden) 6264 ; appel nominal le 6 juin, (sir Wilfrid Laurier) 6444.

PAGES, (sub.) 6752.
Papeterie, crédit supplémentaire requis, (sub.) 6732.
Pâques, ajournement, (int. Borden) 4497, (int. Foster) 4579, (mot. Laurier) 4869.
Parc de Major's-Hill, (sub.) 6967.
Parc des Mille-Iles, pavillons, quais, achat de terrains, (sub.) 9550.
Parc Yoho, routes et autres travaux, (sub.) 7896.
Parker's-Cove, brise-lames, (sub. 9773 9799.
Parlement, édifice, agrandissement, (sub.) 9763.
Parry-Sound, quai, (sub.) 7732; magasin des bouées, (sub.) 9391.
Parsboro, débarcadère, (sub.) 9801; port, (sub.) 9801.
Paul, Joseph, indemnité à sa veuve et à ses héritiers, règlement final, (sub.) 6600.
Pearson, George, bill (n° 153) pour lui faire droit, 1ère l., 6046 ; 2e l., 7021 ; comité, 7796; 3e l., 7797.
Peary, capitaine, expédition au pôle nord, (int. Maclean) 4872.
Pêche: droit de pêche dans les estuaires des fleuves, (int. Monk) 1405; pêche avec rets à enclos dans l'île Manitoulin, permis accordés à T. H. Jackman, (mot. Crocket pour doc.) 1458; fraudes présumées dans paiement des primes, rapport de M. Matheson, (mot. Ganong pour doc.) 1849; règlements de pêche dans la province d'Ontario, (observ. Boyce) 4870; primes de pêche, distribution, (sub.) 6775.

Pêcheries: Pêcheries de la Colombie-Anglaise, suspension de la mise en conserves du saumon, en 1906 et 1908, (int. Sproule) 283; pêcheries de l'Atlantique, rapport de la commission d'enquête y relative, (int. Ganong) 284, 1296; pêche au flétan dans le Pacifique, empiètement des Américains, (int. Sloan) 610; pêche de la morue par immigrants d'Irlande et d'Ecosse, (int. Lefurgey) 611; combien de saumons et d'œufs de saumon, déposés dans établissements de pisciculture, (int. Wilmot) 616; steamers employés à la protection des pêcheries, noms, tonnage, etc., (int. Lewis) 1406; coût de leur service, (int. Lefurgey) 1408; "Port-Burwell", travaux, à qui entreprise adjugée, coût, etc., (int. Pringle) 614; port, améliorations, (sub.) 7733; commission d'Halifax, décision et distribution de l'indemnité, (mot. McLean pour doc.) 1444, (int. Martin) 1661; pêcheries de l'Ile du Prince-Edouard, développement, surveillance, (int. Martin) 1841; commission d'Halifax, décision accordant indemnité, demande de la province de Québec et des Provinces maritimes au gouvernement fédéral de soumettre à la cour suprême la question de leur droit de toucher cette indemnité, (int. Carvell) 2159; le gouvernement fédéral a-t-il reçu quelque partie de cette indemnité, (int. Piché) 9099; rapport, année 1904, (dépôt) 2701; inspecteurs, garde-pêche, appointements et déboursés (sub.) 2989; service de protection, (sub.) 3020; commission d'enquête, impression et distribution de son rapport, (int. Borden) 4672; pêcheries des grands lacs, commission d'enquête à ce sujet, (int. Boyce) 5599, (observ. Ganong) débat, 6444 et suiv.; gardiens des pêcheries, dans Colchester, (int. Lawrence 6106; inspecteurs, surveillants et gardiens des pêcheries, appointements et dépenses, (sub.) 6769; pêcheurs des Etats-Unis sur côtes de la Nouvelle-Ecosse, (observ. McLean) 8091; commission des pêcheries, dépenses, (sub.) 9388; inspection des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse, décès de l'inspecteur, violation des règlements, nécessités de nommer immédiatement autre inspecteur, (observ. Borden) 9911.
Peel-Head, quai, (sub.) 7474.
Pembroke, brise-lames, (sub.) 7579; quai, (sub.) 7733.
Penetanguishene, dragage, (int. Bennett) 2157, (sub.) 7733.
Pénitenciers, (sub.): dépenses générales, 485; Kingston, 498; Saint-Vincent de Paul, 501; Dorchester, 502; Manitoba, 502.
Pénitencier de la Colombie-Anglaise, paiement à W. A. Duncan, employé, (sub.) 9908.
"Penny Banks", (voir Caisses de petite économie, lettre C.)
Pensionnaires, compensation au lieu de terrain, (sub.) 7111.
Peterborough, salle d'armes, construction, (sub.) 1646; dragage, (sub.) 7040, 7734.
Petewawa, quai, (sub.) 7732.
Pétitions: doivent porter au verso les noms des députés qui les présentent, (observ. de M. l'Orateur) 2597.
Petit lac des Esclaves, (int. McCarthy) 7175.
Petit-Pabos, port, amélioration, (sub.) 7567.
Petite Rivière, améliorations, (sub.) 9803.
Petite rivière Péribonka, enlèvement de troncs d'arbres, (sub.) 9815.
Petit-Rocher, brise-lames, (sub.) 7669.
Pétrole brut, primes, (sub.) 7374.
Phares: dépôt à Kingston, (int. Monk) 955, (int. Lalor) 956; dépôt à Prescott, (int. Monk) 1200, (int. Lalor) 1398; éclairage au gaz acétylène, (int. Ames) 1661; service, nomination de Joseph Lemieux, (int. Ames) 1840; phares de l'île d'Anticosti, coût, (int. Lewis) 1934; phares et service côtier, steamers pour besoins d'iceux, (int. Lewis) 1935; phare flottant de "Lurcher", mémoires reçus au ministère de la Marine et des Pêcheries au sujet de ce phare depuis le 1er janvier 1904, (mot. Lewis pour doc.) 2437, coût et livraison de ce phare, (mot. Lewis pour doc.) 2437; phares, dépôt à Kingston et à Prescott, (mot. Lalor pour doc.) 2701; installation de trois phares dans la baie de Quinté, (int. Alcorn) 2756; gardiens des phares, salaires, et allocations, (sub.) 2805, 9391; phares flottants, entretien et réparations, (sub.) 2815, 2836, 6775; phares et auxiliaires à la navigation, construction, (sub.) 2868, 2960, 9392.
Phares et bateaux-phares, entretien, (sub.)9250.
Phinney's-Cove, brise-lames, (sub.) 9774.
Photographies, droit de propriété sur, amendement à la loi y relative, (int. Ames) 1933.
Pierreville, quai, (sub.) 7021.
Pilotage, administration, (sub.) 2869; circonscription de Québec, bill (n° 171) y relatif, 1ère l., 7174; 2e l. et comité, 7607; 3e l., 7612.
Pinette, I.P.-E., douanier, destitution, (int. McLean) 2434.
Pisciculture, établissements de: construction, entretien, salaires des employés, (sub.) 3016; construction et entretien, (sub.) 6774; combien de saumons et d'œufs de saumon déposés dans établissements de pisciculture, (int. Wilmot) 616.
Pitblado, Isaac, bill (n° 185) pour lui faire droit, 1ère l., 8090; 2e l., 8189; 8285; 8335; comité et 3e l., 9264.
Plaines d'Abraham, achat et location par le Gouvernement, (int. Bergeron) 455.
Pleasant-Bay, quai, (sub.) 7579.
Plomb, primes, (sub.) 7374.
Plympton, brise-lames, (sub.) 7579.
Poids et mesures, officiers, inspecteurs et sous-inspecteurs, appointements, (sub.) 1768, et autres dépenses, (sub.) 1770; système métrique, conférences, publication de cartes, brochures, etc., (sub.) 1774.
Pointe-à-Baril, route de la, améliorations,(sub.) 7041.
Pointe-à-la-Batterie, brise-lames, (sub.) 9774.
Pointe-du-Chêne, brise-lames, (sub.) 7669.
Point-Edward, Ont., dragage, (sub.) 7021, 7733.
Pointe-Gatineau, quai et mur de soutènement, (sub.) 7463.
Pointe-Lepreaux, N.-B., phare et sifflet de brume, gardien, destitution, (int. Ganong) 6613.
Point-Prim, (île) quai, travaux, (sub.) 1812.
Poirierville, débarcadère, (sub.) 9805.
Poisson frais, transporté de Boston ou de Portland à Montréal, devrait y être transporté directement par l'Intercolonial, (observ. Gervais) 2018; poisson pris dans la baie de Missisquoi et la rivière Richelieu, défense de l'importer dans l'Etat de New-York, (observ. L. P. Demers), débat, 6318; fumage du poisson, établissement à cette fin, (sub.) 9389.
Pôle nord, expédition du capitaine Peary, (int. Maclean) 4872.
Pollock, J. R., emploi, (int. Lake) 199.
Police fédérale, rapport du commissaire, (dépôt) 55.

Ponts à la charge de l'Etat, et abords, (sub.) 7763.
Pont du Sud du Canada, bill (n° 29) concernant la compagnie du, 1ère l., 515; 2e l., 609; en comité, 1341; 3e l., 1342.
Pont et tunnel du Canada et du Michigan, bill (n° 31) concernant la compagnie du, 1ère l., 516 ; 2e l., 609 ; 3e l., 1342.
Port-Arthur, dragage: (sub.) 821, (mot. Hughes pour doc.) 1457, 4764, (int. Bennett) débat, 4579 et suiv., rapport du min. intérimaire des Travaux publics, dépôt, (int. Hughes) 5043 ; adjudication de l'entreprise, (int. Bennett) 6091 ; dépenses pour tenir ce port ouvert à la navigation, (sub.) 6785 ; port et rivière, améliorations, (sub.) 7053.
Port-Arthur et Fort-William, dragage, (mot. Hughes pour doc.) 1457, 2364.
Port-Bruce : comté d'Elgin, capitaine Thomas Thomson, douanier, destitution et remplacement, (int. Ingram) 1842 ; quai, (sub.) 7733.
Port-Burwell, dragage, (int. Blain) 8862.
Ports canadiens sous l'autorité de commissaires, (int. Bergeron) 1112.
Port-Colborne, améliorations, y compris brise-lames de l'Est, sub.) 853 ; élévateur, y compris fondations, (sub.) 1319, 1342 ; travaux d'amélioration à l'entrée du port, (sub.) 1283 ; port, brise-lames et élévateurs, correspondance, etc., à ce sujet, (mot. Barker pour doc.) 2161.
Port-Dover, port, améliorations, (sub.) 7734.
Porter, Sydney, emploi, (int. Lake) 198.
Port-Greville, brise-lames, (sub.) 7579.
Port-Hawkesbury, quai, (sub.) 6988.
Port-Hood : brise-lames, coût, etc., (int. Blain) 5253 ; port, travaux, (sub.) 7580.
Port-Hope, jetée et dragage, (sub.) 7734.
Ports de l'intérieur, travaux, (int. Hughes) 1114, (observ. Hughes) 1116.
Port-Latour, brise-lames, (sub.) 7580.
Portneuf, quai, (sub.) 7475.
Port-Perry, dragage, (int. Christie) 2289.
Ports et rivières, (sub.): Ontario, 6872; ports, rivières et ponts, Québec, 7021, 7465 ; Nouvelle-Ecosse, 7391 ; réparations et améliorations générales, 7725, 7744, 7746 ; Territoires du Nord-Ouest, 7743 ; réparations et exploitation des ports, (sub.) 7805.
Port-Stanley : port, travaux, adjudication de l'entreprise, (int. Macdonald) 1839 ; port, améliorations, (sub.) 7734.
Postes : rapport, (dépôt) 55 ; ministère, (sub.): 98 ; cinq messagers, 98 ; allocation de subsistance, 98 ; dépenses éventuelles, 98 ; pour arrêter comptes des déposants à la fin de l'exercice finissant le 30 juin 1905, 99 ; service extérieur, appointements et allocations, 144, 172, 203 ; service des dépêches par chemins de fer, bateaux, voitures ordinaires, et fourniture et réparations des sacs, 184 ; timbres-poste, cartes, enveloppes et bandes, fabrication, coût, (int. Foster) 213 ; sacs aux dépêches, confection, (int. Foster) 214 ; uniformes des facteurs, entreprise, adjudication, (int. Foster) 215 ; uniformes et casquettes des facteurs, modèle, par qui imaginé, (int. Bergeron) 217 ; serrures pour sacs aux dépêches, changement, (int. Ingram) 218 ; chaussures des facteurs, où achetées, (int. Foster) 220 ; timbres oblitérants, loyer, (int. Foster) 221 ; uniformes des facteurs, étoffe fournie par le Gouvernement, (int. Sproule) 222 ; courrier dans districts ruraux, livraison à domicile, essai, (int. Foster) 232 ; service postal dans le district d'Alberta, (mot. Roche pour doc.) 626 ; directeurs des bureaux de poste, etc., cautionnement, (int. Chisholm) 1836 ; service postal entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, retards, (int. Lefurgey) 1204, 1831, (int. Martin) 1396, 1663, (int. McLean) 2304, (rép. par sir Wm Mulock) 2362 ; réception d'argent dans les bureaux de poste, système de cotisation, (int. Chisholm) 3792 ; envoi d'argent par la poste, (int. Gauvreau) 4928 ; dépenses casuelles, (sub.) 6369 ; pour parfaire appointements attribuables au service des postes, (sub.) 6767 ; A. W. Cairns, inspecteur des postes, appointements, (sub.) 6767 ; règlements relatifs aux bureaux de poste, infractions, (int. Barr) 6985, 7116 ; Walsh, John, mis à la retraite, (int. Henderson) 8336 ; service des postes, (sub.) 9834, 9995 ; Lake-Ramsay et New-Ross, (int. Lancaster) 9920. (Voir aussi au mot " Dépêche ", lettre D).
Premier ministre, traitement, augmentation, (mot. Fielding pour comité sur projet de résolution) 9925; en comité, 9950; bill (n° 201), 1ère l., 9951; 2e l., comité et 3e l., 10014.
Prendergast, juge : condamnation, par lui, de Gosselin et Hamelin au pénitencier, pour vol de chevaux, en 1902, (int. Lake) 1933.
Preston, W. T. R., agent d'immigration en Angleterre, (int. Wilson) 470, son traitement, (int. Monk) 472.
Prince-Albert, salle d'audience et bureaux (sub.) 129; prison, (sub.) 502; édifice public, construction, (sub.) 1711.
Prior, James Arthur, bill (n° 127) pour lui faire droit, 1ère l., 3206; 2e l., 3522; en comité et 3e l., 4383.
Prisons, (sub.) : Régina, 502; Prince-Albert, 502; Edmonton, 503.
Produits alimentaires, (sub.) 7085.
Produits agricoles, (sub.) 7085; exportés aux ou importés des Etats-Unis, (int. Clements) 950.
Propriété immobilière, convention anglo-américaine y relative, (mot. Borden pour doc.) 1118.
Prorogation : à quelle date ? (int. Borden) 10013, 10034; (observ. par sir W. Laurier) 10025, 10034; communication du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, (M. l'Orateur) 10038; message de Son Excellence requérant la présence de la députation dans la salle des séances du Sénat, 10043.
Provinces, droits des, article du " Soleil ", (observ. Maclean) débat, 1822.
Provinces: provinces (nouvelles) d'Alberta et de Saskatchewan, (voir Alberta et Saskatchewan, lettres A et S); subvention du gouvernement fédéral aux provinces du Canada, remaniement, (mot. Carvell pour doc.) 2195.
Pugwash, quai, (sub.) 9801.

QUACO, port, réparations, (sub.) 7669.
Quais, île du Prince-Edouard, réparations, (sub.) 1813-14; quais, docks et jetées, combien et où construits depuis 1896. (int. Foster) 2888; quais construits dans ports de marée par le gouvernement provincial, (sub.) 7557, 9813; quais, édifices, et autres ouvrages, construction et recettes, (mot. Foster pour doc.) 8368.
Quarantaines : organisées, appointements et dépenses casuelles, (sub.) 2404; quarantaine des bestiaux, (sub.) 6830, 7064.

95e bataillon, grenadiers du Manitoba, réduction et licenciement, (int. Jackson) 950.
Québec, (province): crise politique, mission de l'hon. M. Brodeur, (int. Léonard) 788, 860-868; édifices publics réparations, etc., (sub.) 1158.
Québec, (ville): commission du port, bill (n° 37) modifiant la loi de 1899 y relative, 1ère l., 607; 2e l. et comité, 1296; 3e l., 1298; port, travaux d'amélioration, (sub.) 805; maison des immigrants, (sub.) 1189; hôpital des immigrants, (sub.) 1190, 9768; salle d'exercice, agrandissement, (int. Bergeron) 1197; port de Québec, améliorations, (sub.) 6868; bill (n° 171) concernant le pilotage et le port de Québec, 1ère l., 7174; 2e l. et comité, 7607; 3e l., 7612.
Questions pendantes entre le Dominion et les provinces de Québec et d'Ontario, paiements à des employés de l'administration, (sub.) 7113.

RAMA, quai sur lac Couchiching, (sub.) 9826.
Rapide des Galops, parachèvement du chenal, (sub.) 1282.
Rapports déposés: Comptes publics, 51; commerce et navigation, 51; recensement, vol. II, 51; Revenu de l'intérieur, 52; liste du service civil, 52; dépôt des différents rapports des ministères, y compris celui de l'auditeur général, (int. Foster) 52; règlements et ordonnances du roi pour la milice du Canada, 55; travail, 55; postes, 55; ordonnances du territoire du Yukon, 55; service civil, relevé conforme à l'art. 17 de l'acte d'assurance du, 55; police fédérale, rapport du commissaire, 55; auditeur général, (int. Foster) 100, 285; dépôt,(partie) 113. 285; affaires des indiens, 116; Marine et Pêcheries, 116; Justice, 285; Agriculture, 337; Commerce, 337; Intérieur, quand rapport sera-t-il distribué? (int. Wilson) 422, (dépôt) 473; commission géographique du Canada, rapport annuel, 653; Travaux publics, 764; Chemins de fer et Canaux, 949; auditeur général, (int. Borden) 1203, (int. Wilson) 2363; Pêcheries, 2701; Milice, 4670; examinateurs du service civil, 5547; secrétariat d'Etat, 5548; archives, 6976; listes des navires enregistrés au département de la Marine au 31 décembre 1904, 7060.
Ray's-Creek, quai, (sub.) 9799.
Recensement: vol II, (dépôt) 51; recensement et statistique, bill (n° 5) y relatif, 1ère l., 53; 2e l. et comité, 653; en comité, 1060, 1118, 1528; 3e l., 1570; fin des travaux, personnel et frais, (int. Taylor) 613; recensement et statistique, frais, paiement, (mot. Fisher pour comité sur projet de résolution) 858, 1034; bill (n° 163) modifiant la loi relative au recensement et à la statistique, 1ère l., 6232; 2e l. et comité, 8987; 3e l., 9098; recensement quinquennal du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, (sub.) 9833.
Red-Deer, palais de justice, maison d'arrêt et bureau des terres, construction, (sub.) 1712.
Régina, prison, (sub.) 502; bureau de poste, de douane, etc., construction, (sub.) 1712; choix de Régina comme capitale permanente de la province de Saskatchewan, (int. Lamont) 1665.
Repentigny, quai, (sub.) 7475.
Revenu de l'intérieur, rapport, (dépôt) 52, 4205; ministère, sept commis de première classe, (sub.) 92; recettes dans les territoires du Nord-Ouest. (mot. Roche pour doc.) 627; loyer, éclairage, frais de transport, salaires, etc., (sub.) 1766, 1770; bill (n° 176) modifiant l'acte du Revenu de l'intérieur,(concordance des divers articles) 1ère l., 7587; 2e l. et comité, 8884; 3e l., 8894; amend. du Sénat, 9628; nominations, promotions et augmentations d'appointements, (sub.) 9285.
Richibouctou, N.-B., édifice public, (sub.) 6874, somme due à l'entrepreneur, (sub.) 6963; jetée, (sub.) 7670.
Rideau-Hall, (sub.): enlèvement de la neige, 6973; entretien, réparations, etc., 6974.
Rimouski, jetée et dragage, (sub.) 7481.
Rivière des Anglais, enlèvement d'obstacles, (sub.) 9814.
Rivière Assiniboine, pont Shellmouth,((sub.) 7762.
Rivière Bataille, pont, (sub.) 7758.
Rivière Batiscan, dragage, (sub.) 7483.
Rivière Blanche, améliorations, (sub.) 7716.
Rivière Châteauguay, dragage, (sub.) 6998, 7483; élargisement de la décharge dans la rivière Saint-Jean, (sub.) 7483.
Rivière Fairford, nettoyage, (sub.) 7739.
Rivière Gatineau, usage des barrages Gilmour et Hughson, aux Cascades, (sub.) 7803.
Rivière des Habitants, quai à Canning, (sub.) 7567.
Rivière Hébert, quai, (sub.) 9801.
Rivière Holland, améliorations, (int.) 9576.
Rivière Kamistiquia, dragage, (mot. Hughes pour doc.) 1457.
Rivière Larry, brise-lames, (sub.) 7572.
Rivière du Lièvre, barrage du Petit-Rapide, (sub.) 6990, 7486; quai, (sub.) 7538, 9772.
Rivière-du-Loup, (Fraserville) port, améliorations, (sub.) 7484.
Rivière-du-Loup (en haut) dragage, etc., (sub.) 7486.
Rivière Maskinongé, dragage, (sub.) 7486, 9814.
Rivière Miminigash, dragage, (int. Lefurgey) 3956.
Rivière Morell, pont, construction, (int. A. Martin) 5159.
Rivière Nicolet, dragage, jetées, (sub.) 7473.
Rivière Ostall, C.-A., enlèvement d'obstructions (sub.), (int. Ames) 157.
Rivière Ottawa, ponts à Ottawa, (sub.) 7043; pour régler le niveau de l'eau, (sub.) 7784.
Rivière Ouelle, jetée, réparations (sub.) 7487, 7538.
Rivière-aux-Renards, brise-lames et jetée,(sub.) 9815.
Rivière Richelieu, dragage à l'île Sainte-Thérèse, (sub.) 7539.
Rivière Saint-Jean, quais dans eaux de marée, (sub.) 9813.
Rivière Saint-Louis, améliorations, (sub.) 7542; canaux de déversement entre Saint-Anicet et Sainte-Barbe, (sub.) 7544.
Rivière Saint-Maurice, dragage, (sub.) 7002; chenal entre les Grandes-Piles et la Tuque, (sub.) 7487; chenal de l'est, dragage, 7491; région du Saint-Maurice, améliorations aux estacades flottantes, (sub.) 7750.
Rivière Saguenay, dragage, (sub.) 7540.
Rivière Saskatchewan du Nord, levé hydrographique, (sub.) 9826.
Rivière Saugeen, dragage, (sub.) 9825.
Rivière-au-Saumon, enlèvement de bois flottant et d'autres obstacles, (sub.) 7745.
Rivière Severn, enlèvement d'obstacles, (sub.) 9825.
Rivière Thames: amélioration, (int. Clements) 616; obstruction par les glaces, (observ. Clements) 1061 et suiv.

Rivière Thompson, (branche nord) travaux d'amélioration, (int. Roche) 5909; (sub.) 7745.
Rivière Verte, améliorations, (sub.) 7554.
Rivière du Vieil-Homme, chutes, vendues ou louées, (int. Herron) 9295.
Rivière White-Mud, dragage, (sub.) 7743.
Rivière Yamaska, dragage, (sub.) 7559.
Rondeau, port: travaux, adjudication de l'entreprise, (int. Macdonald) 1839; améliorations du port, (sub.) 7734.
Rosseau, quai, (sub.) 9824.
Round-Hill, quai, (sub.) 9773.
Rouse, David, douanier, nomination et appointements, (int. Wilson) 471.
Rustico, port, dragage, (int. Martin) 1662; brise-lames, dragage, etc., (sub.) 1814.
Ryan, Herber W., emploi sur chemins de fer de l'Etat, (int. Ganong) 4578.

SAINT-ABDON, bureau de poste, (int. Morin) 6793.
Saint-Alexis, baie des Ha ! Ha !, jetée, (sub.) 7554.
Saint-Alphonse, quai, déblai de roche, sub.) 9815.
Saint-Alphonse de Bagotville, quai, réparations, sub.) 7021.
Saint-André de Kamouraska, quai, (sub.) 7554.
Sainte-Angèle, Nicolet, port, creusage, (int. Paquet) 1838.
Sainte-Anne de Lapocatière, jetée, (sub.) 7555.
Saint-Boniface, hôpital, (sub.) 1930, (int. Wilson) 2422 ; édifice public, (sub.) 9770.
Sainte-Catherine, salle d'exercice, construction, (sub.) 1646.
Saint-Charles-Borromée, quai, (sub.) 7555.
Saint-Claude, Manitoba, directeur de la poste, démission, (mot. Staples pour doc.) 1456.
Sainte-Famille, île d'Orléans, quai, réparations, (int. Bergeron) 1201 ; quaiage, abolition, (int. Bergeron), 1202; quai, (sub.) 7555.
Saint-Fidèle, quai, (sub.) 7555.
Saint-François, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int. Bergeron) 1202 ; envoi d'argent par le Gouvernement pour travaux dans cette paroisse, (int. Monk) 1401 ; jetée, (sub.) 7555.
Saint-François-de-Sales, quai, (sub.) 7556.
Saint-Fulgence, quai, (sub.) 7557.
Saint-Gédéon, îles, quai, (sub.) 7557.
Sainte-Geneviève, quai et abords, coût des travaux, (mot. Monk pour doc.) 628.
Sainte-Geneviève, quai (sub.) 9815.
Saint-George, M. P. W., emploi au ministère de la Marine et des Pêcheries, (int. Ames) 158.
Saint-Jean Deschaillons, quai, (sub.) 9815.
Saint-Jean, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int. Bergeron) 1202 ; quai, (sub.) 7557.
Saint-Jean, N.-B., salle d'exercice, (sub.) 1097 ; maison des immigrants, (sub.) 1098 ; quarantaine, Ile-aux-Perdrix, édifices, construction, éclairage, etc., (sub.) 1100; nouveau don au cimetière Fernhill, (sub.) 6766 ; travaux de protection, (sub.) 7672 ; salle d'exercice, (sub.) 7672 ; port, (sub.) 9812.
Saint-Jean, P.Q., édifice public, (sub.) 1195 ; hôpital militaire, (int. Monk) 5809.
Saint-Joseph du lac Huron, jetée, parachèvement, (int. Armstrong) 2884.
Saint-Laurent, île d'Orléans, quaiage, abolition, (int. Bergeron) 1202 ; ingérence de Joachim Godbout, gardien de phare, dans dernière élection fédérale, (int. Monk) 1401.
St. Louis, capitaine Louis, réinstallation, (int. Ames) 617.
Sainte-Marguerite de Dorchester, receveur de la poste, destitution, (int. Morin) 6615.
St. Mary, édifice public, construction, (sub.) 1647.
Saint-Pierre, I.P.-E., brise-lames, travaux, (int. A. Martin) 5158.
Saint-Siméon, quai, (sub.) 7558.
Saint-Vincent de Paul, pénitencier, (sub.) 501.
Sackville, gare, construction, (int. Fowler) 5254.
Sacré-Cœur, quai, (sub.) 7554.
Salles d'armes, construction, (sub.) 1721.
Salmon, capitaine R., commissaire des sinistres maritimes, démission, (mot. Ames pour doc.), débat, 401.
Sanction royale, 6211, 7147, 7173, 10043.
Sandwich, édifice public, construction, (sub.) 1647.
Sarnia, dragage, (sub.) 7734.
Saskatchewan, province, bill (n° 70) la créant et pourvoyant à son organisation, 1ère l., 1528; 2e l., 5543; choix de Régina comme capitale permanente, (int. Lamont) 1665 ; à quand la deuxième lecture du bill, (int. Foster) 2114; explication de nature personnelle : M. R. L. Borden, modification du bill (n° 70), racontars des journaux à ce sujet, 2137 ; présentation du bill (n° 70) par le premier ministre sans que son collègue l'hon. M. Sifton ait été consulté, (observ. Borden), débat, 2291; compagnie des terres de la vallée de la Saskatchewan, émission de lettres patentes en sa faveur, (int. Foster) 8461, 8861.
Saskatoon, édifice public, construction, (sub.) 1713, 9772.
Saugeen, améliorations, (sub.) 7735.
Sault-Sainte-Marie: dock de l'Etat, (int. Boyce) 5545; entrepôt de douane pour houille grasse, (int. Boyce) 5811; port, améliorations, (sub.) 7034.
Sauvetage: équipes de, dans la Nouvelle-Ecosse, (int. Sinclair) 953; sauvetage sur le Saint-Laurent, service de, (sub.) 1001, 7252; stations de sauvetage, sauvetage des naufragés, récompenses, (sub.) 2731; subventions aux propriétaires de bateaux de sauvetage (Provinces maritimes et Colombie-Anglaise) 9393.
Savage-Harbour, I.P.-E., port, travaux, (int. McLean) 3483.
Sbarretti, Mgr, déclaration de M. Rogers à son sujet, (voir " Manitoba, frontières ", lettre M) 3957 et suiv.
Scott's-Bay, brise-lames, (sub.) 7580.
Scrutin, boîtes de, fraudes y relatives, (observ. Porter), débat, 9415 et suiv.
Secrétariat d'Etat, (sub.): deux premiers commis, 75; sept commis de première classe, 75; huit commis de seconde classe, 76; sept commis de seconde classe cadette, aide aux écritures, 76; service civil, traitements des examinateurs et autres dépenses, 77; service de l'imprimerie de l'Etat et de la papeterie, appointements, 77; nettoyage à l'imprimerie de l'Etat, 78; rapport annuel, (dépôt) 5548; nombre d'employés au département, (int. Henderson) 8337, et revenu du département, (int. Belcourt) 8862; appointements, (sub.) 6378; nominations et augmentations d'appointements, (sub.) 9286.
Selkirk, édifice public, construction, (sub.) 1706; élection fédérale de 1904, président d'élection garçon de buvette, (int. Northrup) 1840; quai, (sub.) 7742.
Semences, améliorations, (sub.) 7085.
Sénat: dépenses casuelles, (sub.) 6759; salaires et dépenses casuelles, (sub.) 7098; conférence avec la Chambre des Communes, 9242, (mot. Fielding) 9496.

Sénat et Chambre des Communes, indemnité sessionnelle de leurs membres, augmentation, (mot. Fitzpatrick pour comité sur projet de résolutions) 9925; en comité, 9951; bill (n° 202), 1ère l., 9957; 2e l. et comité, 10014; 3e l., 10015.
Séparateurs centrifuges : pétition d'Herbert McCormack et de Philip M. Sharples, pour loi confirmant leurs droits relativement à certains brevets d'amélioration, (mot. Calvert pour lecture, réception et renvoi de ladite pétition au comité des ordres permanents) 6696.
Sergent d'armes, (sub.) 6749, 6752.
Serments d'office, prestation, (bill n° 1) 5.
Service civil: liste, (dépôt) 52; relevé conforme à l'art. 17 de l'acte d'assurance du, (dépôt) 55; traitements des examinateurs et autres dépenses, (sub.) 77; rapport des examinateurs, (dépôt) 5547 ; bureau des examinateurs, examens, frais additionnels, (sub.) 6378.
Service côtier, extension, (sub.) 6605.
Service frigorifique: (observ. Laurier) 8370; (observ. Armstrong) débat: M. Armstrong, 8372; l'hon. M. Fisher, 8386, 8392; M. R. L. Borden, 8393; M. Sproule, 8393, 8432; M. A. A. McLean, 8395; M. Ingram, 8395; M. A. F. MacLaren, 8398; M. Lalor, 8402; M. Blain, 8415; M. Walsh, 8415, 8427; M. Chisholm, 8418; M. Derbyshire, 8422; M. Parmelee, 8425; M. L. Lavergne, 8429; M. Henderson, 8430.
Service maritime fluvial, enlèvement d'obstructions, frais, remboursement à l'Etat par les parties intéressées((sub.) 157, (int. Ames) 157.
Service postal d'hiver: bateau brise-glaces entre l'Ile du Prince-Edouard et la terre ferme, (sub.) 2757; crédit supplémentaire, 6605.
Service télégraphique, appointements, (sub.) 7792; service télégraphique en général, (sub.) 7810.
Sessions du Parlement, pas attendre la fin pour déposer budgets, (observ. Foster) débat, 9302 et suiv.; amendement Foster dans ce sens, 9306; retiré, 9321.
Seymour, D. G., d'Oxbow, Assa., plainte au sujet d'un homestead, (int. Borden) 9248.
Shadwell, J. B., gratification à sa veuve, (sub.) 6573.
Shaw, J. B., emploi et retraite, (int. Lake 277.
Shelburne, directeur du bureau de poste, renvoi, (mot. Barr pour doc.) 621; édifice public, (sub.) 1090; port, dragage, (sub.) 7584.
Sherbrooke: salle d'exercice militaire, construction, etc., (int. Worthington) 199, 280, 5909; bureau de poste, améliorations, (int. Worthington) 200; service postal, (int. Worthington) 396; salle d'exercice militaire, (sub.) 1191.
Sifton, Hon. Clifford, démission, explications à ce sujet: sir Wilfrid Laurier, 1935; l'hon. M. Sifton, 1936; l'hon. M. Foster, 1938; M. Maclean, 1941; M. McCarthy, 1944; M. Sproule, 1945; M. Hughes, 1946; M. Guthrie, 1947; l'hon. M. Haggart, 1950.
Signaux, service, (sub.) 2869; signaux sous-marins, appareils, (sub.) 2982; signaux de brume sur l'île de Toronto, essai d'une nouvelle sirène, dérangement pour la population, (observ. Kemp) débat, 9497.
Silver-Water, île Manitoulin, quais, (sub.) 9821.
Simcoe, édifice public, construction, (sub.) 1649.
Simcoe-sud, établissement d'un camp militaire à, (observ. Lennox) 9937 et suiv.
Sirop d'érable, falsification, (int. Béland) 1398.
Skinner's-Cove, chenal, dragage, et travaux de protection, (sub.) 7584.
Sociétés d'agriculture, (sub.) 1911.
Sorel: chantier de navires, combien dépensé pour matériaux et salaires des ouvriers, (mot. Monk pour doc.) 1548; fourniture de la fonte, (int. Bruneau) 2432; brise-glaces, (sub.) 6992; pont sur la rivière Richelieu, paiement, rapports, etc., (mot. Foster pour doc.) 8288, (rép. par l'hon. M. Emmerson) 8462; quai en eau profonde, sub.) 9816.
Souris, édifice public, (sub.) 1094.
Sous-receveur général: bureau, (sub.) 6379; bureau du, (sub.) 9268.
Spanish-River, dragage, (sub.) 7735.
Stanhope, I.P.-E., directeur de la poste, démission, (int. Martin) 1111, (mot. Martin pour doc.) 1457.
Statistique criminelle, préparation, (sub.) 1535.
Statistique générale, (sub.) 1909; augmentation d'appointements de M. E. H. Saint-Denis, (sub.) 6406.
Statuts, refonte des, (int. Borden) 779, (int. Macdonell) 780; (sub.): 7400, 7402; paiements, (sub.) 8879.
Steamers: entretien et réparations, (sub.) 9249; service, (sub.) : entre le Canada et le Mexique, (int. Foster) 67, (sub.) 935, 7062, 9847, 9904 ; (sub.) , (int. Martin) 617 ; (sub.) : service postal, etc., entre le Canada et l'Angleterre, 903; entre Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve et Liverpool, 942; entre Saint- Jean et Glasgow, 943; entre Saint-Jean, Dublin et Belfast, 943; entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 943; entre Saint-Jean et Digby, 945; entre Victoria et San-Francisco, 946; entre Halifax et Terre-Neuve, 947; entre la terre ferme et les îles de la Madeleine, 947; entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, 961; entre Grand-Manan et la terre ferme, 964; entre Saint-Jean et Halifax, viâ Yarmouth, 964; entre Saint-Jean et les ports du bassin des Mines, 967; entre Pictou, Murray-Harbour, Georgetown et Montague-Bridge, 967; entre Québec et le bassin de Gaspé, avec escale aux ports intermédiaires, 967; entre l'île du Prince-Edouard et l'Angleterre, 968, 7246; entre Montréal, Québec et Manchester, et entre Saint-Jean, Halifax et Manchester, 974; entre Baddeck, Grand-Narrows, Iona, Grand Etang et East-Bay, 976; entre le bassin de Gaspé et Dalhousie ou Campbellton, 976; entre Pictou et Chéticamp, 978; entre Port-Mulgrave et Canso, entre Port-Mulgrave et Guysborough, et entre Port-Mulgrave, Margaree et Chéticamp, 978; entre Québec et Blanc-Sablon, 979, 9841; entre Sydney, Cap-Breton et la baie Saint-Laurent, avec escale aux ports intermédiaires, 980; entre Halifax et Canso, 980; entre Québec et ports du Saint-Laurent jusqu'à la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 981; entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 981; entre Victoria, Vancouver, Skagway et les ports intermédiaires, 981; entre Victoria et la côte occidentale de l'île de Vancouver, 981; entre le Cap-Breton et Terre-Neuve, 983; entre Paspébiac et le bassin de Gaspé, 988; entre la baie Sainte-Catherine et Tadousac, 992; entre Petit-de-Grat et le terminus de l'Intercolonial à Mulgrave, 1009; entre Saint-Jean, Westport et ports intermédiaires, 1010; entre Saint-Jean, Digby, Annapolis et Granville, 1010; entre Annapolis et Hull, (Ang.) 1010; entre Québec et Natashquan, avec escale aux ports intermédiaires

sur rive nord du Saint-Laurent, 1011; entre Saint-Jean et ports du bassin des Mines et de celui de Cumberland, 1015, 8901; entre le Canada et le Sud-africain, 1015 ; départ de chaque steamer du Canada, (mot. Johnston pour doc.) 1456; steamers employés au service maritime et fluvial, noms, tonnage, etc., (int. Lewis) 1405, (int. Lefurgey, 1409; steamers employés à la protection des pêcheries, (int. Lewis) 1406; nombre d'accidents aux steamers en 1904, enquêtes, (mot. Martin pour doc.) 1456; compartiments frigorifiques à bord des steamers, données thermographiques, (mot. Henderson pour doc.) 1846; steamers pour besoins des phares et du service côtier, (int. Lewis) 1935; steamers de l'Etat, entretien et réparations, (sub.) 2703, 6601; compartiments frigorifiques sur steamers, (int. Armstrong) 2884, (mot. Borden pour doc.) 2888; service entre Halifax, Saint-Jean et Yarmouth, (sub.) 7054 ; données thermographiques, prises à bord, rapport, (dépôt par l'hon. M. Fisher) 7173; service entre Saint-Jean, Halifax et Londres, 7245; entre Saint-Jean et ou Halifax et les Antilles et l'Amérique du Sud, 7245, 7334, 8900 ; service d'hiver entre Québec et ports du Saint-Laurent et la Malbaie et la Rivière-Ouelle, 7249 ; service entre Victoria, Vancouver, ports intermédiaires et Skagway, 7249 ; entre l'île du Prince-Edouard, le Cap-Breton et Terre-Neuve, 7250; entre le Canada et la Nouvelle-Zélande, 7252; entre le Canada et le Japon, 7252; entre le Canada et la France, 7252; entre Dalhousie ou Campbellton et le bassin de Gaspé, 9841; entre Port-Essington et les îles de la reine Charlotte, 9841; entre Newcastle, Neguac et Escuminac, 9846.

Steamers transatlantiques, Montréal, places à bord, accaparées par la maison Armour, de Chicago, (int. Taylor) 4358, 5548.

Steamer " Aberdeen ", nouvelles chaudières, et réparations, (sub.) 6602.

Steamer " Acadia ", gréement, qu'en a-t-on fait? (int. Ames) 1934.

Steamer " Arctic ", équipage, (sub.) 9394.

Steamer " Canada ", (Cie Richelieu et Ontario), collision avec le steamer " Cap-Breton ", enquête, démission du capitaine Salmon, (mot. Ames pour doc.), débat, 401; steamer " Canada ", appartenant à l'Etat, combien dépensé pour l'équiper et l'approvisionner, (mot. Monk pour doc.) 1458; steamer " Canada ", (Cie Richelieu et Ontario), collision, enquête, état contenant exposé de faits à certains témoins, etc., (mot. Ames pour doc.) 2162.

Steamer " Cap-Breton ", collision avec le steamer " Canada ", enquête, démission du capitaine Salmon, (mot. Ames pour doc.), débat, 401; état contenant exposé de faits à certains témoins, (mot. Ames pour doc.) 2162.

Steamer " Champlain ", coût, voyages, etc.,(int. Morin) 156.

Steamer " Grecian ", échouement, enquête,(sub.) 6604.

Steamer " Lévis ", propriété, usage, etc., (int. Lewis) 955.

Steamer " Minto ": télégraphie Marconi, installation, (int. Lefurgey) 197; quand construit, inspecté, etc., (int. Martin) 718; service entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, interruption, (int. Martin) 1396, 1663.

Steamer " Montcalm ", brise-glaces: coût, voyages, etc., (int. Morin) 156; envoi au secours du " Minto " et du " Stanley ", (int. Martin) 1396; renseignements au sujet de ce steamer, (int. Foster) 4871.

Steamer " Quadra ", réparations, (sub.) 9388.

Steamer " Scotia ", service de l'Intercolonial, ingénieurs de ce steamer, rapports à leur sujet, (int. Borden) 8584.

Steamer "Scout": accident, explosion, enquête, (int. Monk) 4961, aide aux familles des victimes, (int. Broder) 4961, enquête, (int. Taylor) 4961; réparations, (sub.) 6783.

Steamer " Sequin ", achat, (int. Bennett) 3957.

Steamer " Stanley": télégraphie Marconi, installation, (int. Lefurgey) 197; quand construit, inspecté, etc., (int. Martin) 718; service entre l'île du Prince-Edouard et la me, interruption, (int. Martin) 1396, 1663. 1663.

Steamer "Vancouver", accident, (int. Ingram) 2742.

Steamer "Virginian", traversée rapide, (observ. Emmerson) 9494.

Stevens, feu Douglass, gratification à sa veuve, (sub.) 6766.

Stokes-Bay, quai, (sub.) 9821.

Stoney-Mountain, école publique, gratification, (sub.) 9907.

Stratford, salle d'armes, construction, (sub.) 1649.

Subsides, (mot. Paterson pour comité) 51; projet de résolutions, (mot. Laurier) 7121; bill (n° 168) accordant subsides, 1ère et 2e l., comité et 3e l., 7121.

Substances alimentaires, falsification, répression, (sub.) 1775, 1786.

Sucre de betterave, industrie, encouragement au Canada, (mot. Clements pour doc.) 3318.

Sucre d'érable, falsification, (int. Béland) 1398.

Sud-africain, concessions minières refusées à des Canadiens, (observ. Macdonell) 9752.

Summerside, salle d'exercice, (int. Lefurgey) 1631; brise-lames, construction, (sub.) 1816.

Summerville, quai, (sub.) 7584.

Sutherland, Hon. J., ministre des Travaux publics, malade, situation anormale, devrait donner sa démission, etc., (observ. Maclean) 2025; décès, (éloge par sir Wilfrid Laurier, et M. R. L. Borden) 5435.

Sydney, édifice public, (sub.) 1092; gare de l'Intercolonial, construction, améliorations, etc., (sub.) 1998; quarantaine, quai, (sub.) 9801.

Sydney-Mines, édifice public, (sub.) 1092.

Système métrique, renseignements, (int. Ingram) 1769; achat d'étalons, (sub.) 1770; conférences, publication de cartes, brochures, etc., (sub.) 1774.

TABAC, industrie du, (int. Foster) 1754; importation, (int. Clements) 5809.

Tapis, achat pour les deux Chambres du Parlement, (int. Osler) 8459.

Tarif: tarif américain, drawbacks accordés sur matière première, (observ. Maclean) 780; projet de résolutions Fielding modifiant le tarif, (débat en comité): l'hon. M. Fielding, 9198 et suiv.; M. Cockshutt, 9198 et suiv.; M. Daniel, 9199, 9211; M. Barr, 9200, 9207 et suiv.; l'hon. M. Paterson, 9201 et suiv.; M. Taylor, 9201 et suiv.; M R. L. Borden, 9202 et suiv.; M. Lennox, 9203 et suiv.; M. Telford, 9205; M. Miller, 9206 et suiv.; M. Crawford, 9206 et suiv.; M. Clare, 9208 et suiv.; M. Lake, 9209; M. Zimmerman, 9210; enquête concernant l'opération du tarif, (sub.) 9838.

Tarif de faveur, importations sous l'empire du, (int. Daniel) 159.
Tatamagouche, quai, (sub.) 9802.
Télégraphes: à l'Ile du Prince-Edouard, tarif, (int. Lefurgey) 112; câbes télégraphiques dans l'empire, (mot. Logan pour doc.) 1456; télégraphe sans fil Fessenden, bill (n° 144) constituant en corporation la compagnie du, 1ère l., 4764; 2e l., 5098; en comité, 6714, 6745; 3e l., 6748; construction de quelques lignes, aide (int. Boyce) 6233; ligne de Qu'-Appelle-Edmonton-Moosejaw (sub.) 7047, 7809, 9828; ligne d'Ottawa-Ashcroft-Dawson, (sub.) 7049, 7809; surintendance des télégraphes, services spéciaux de M. J. C. Taché, (sub.) 7050; (sub.): ligne de Mabou à Chéticamp et Meat-Cove, 7777; de Bersimis à Godbout, 7781; entre l'île Pelée et la terre ferme, 7782; ligne de Nicola inférieur, 7782; ligne entre l'île du Prince-Edouard et la terre ferme, 7805; lignes télégraphiques, territoires du Nord-Ouest, 7806; Colombie-Anglaise, 7809; service télégraphique, appointements, 7792; service télégraphique en général, 7810; américanisation des lignes canadiennes, (observ. Monk) 7817 et suiv.; (sub.): ligne télégraphique de la Descente des Femmes au Sacré-Cœur, 9828; à la quarantaine de la Grosse-Ile, 9828; de Nanaïmo à Parksville et d'Alberni au Cap Beale, 9828; d'Ashcroft à Dawson, et embranchements, 9829.
Télégraphie Marconi: installation à bord des steamers "Stanley" et "Minto", (int. Lefurgey) 197; instalation à Glace-Bay et à Table-Head, contribution du Gouvernement, etc., (int. Lefurgey) 400; établissement de stations, (sub.) 2980.
Téléphones: au Nord-Ouest (voir Compagnie de téléphone, lettre C); service municipal à Port-Arthur et Fort-William, requête pour relier aux stations du Pacifique-Canadien, (int. Boyce) 621, (mot. Boyce pour doc.) 1444 et suiv., 2303; contrôle des lignes, (observ. Maclean) 1298; commission d'investigation, (mot. Mulock) 2789, MM. Bergeron et Geoffrion adjoints à la commission, (mot. Mulock) 2951; MM. Miller et Lewis adjoints à la commission, (mot. Mulock) 4306; construction de quelques lignes, aide, (int. Boyce) 6233; ligne de l'île Salt-Spring, (sub.) 7783; raccordements de lignes téléphoniques, (observ. Maclean), débat, 9754 et suiv.; comité des téléphones, témoignages rendus devant lui, traduction, (sub.) 9846; rapport du comité, discussion de ce rapport, (int. Maclean) 9911.
Tempérance, acte de tempérance du Canada, bill (n° 128) le modifiant, 1ère l., 3481; dépense se rattachant audit acte, (sub.) 7112.
Terrains du Parlement, pavage, (observ. Hughes) débat, 5910 et suiv., (mot. Borden pour doc.) 6090.
Terrebonne, quai et abords, (sub.) 7558.
Terres scolaires, ventes à l'enchère, de 1900 à 1904, (int. Lake) 763.
Terres fédérales: dans les territoires du Nord-Ouest, décrets du conseil et rapports du ministre en 1903 et 1904 autorisant vente, combien vendues, (mot. Foster pour doc.) 172, 2098; terres obtenues pour Henri Entenier, (int. Lake) 199; combien d'acres vendus ou donnés, (mot. Roche pour doc.) 627; nombre d'acres non encore concédés, (mot. McCarthy pour doc.) 628; terres vendues au Nord-Ouest, rapport à ce sujet, (mot. Foster pour doc.) 1207; terres arpentées et délimitées, valeur par mille et par acre, (mot. Boyce pour doc. 1455; quelles terres sont à vendre, et à quel prix? (int. Lake) 2023; sont-elles réservées aux colons seulement? (int. Foster) 2024; réclamation de Ivan Shukin, correspondance à ce sujet (mot. Lake pour doc.) 2438; affermage de terres à pâturage au nord de la rivière Thompson, (int. Foster) 2599; vente de terres situées près de New-Westminster, (int. Lancaster) 4493; M. Nixon, agent des terres près de Macleod, détournements, démission, (observ. Foster) 5841, 6175, 6238, débat, 8288, (rép. par M. Oliver) 6238; enquête, (int. Foster) 8368, 8907; plans, arpentages, etc., (sub.) 6541, dépenses casuelles, (sub.) 6542; baux de pâturage, (mot. Sproule pour doc.) 8733; affaire Nixon, enquête, etc., (int. Foster) 9291-92, (rép. par l'hon. M. Oliver) 9291-92; service extérieur, appointements, (sub.) 9467; dépenses casuelles, publicité, appointements, (sub.) 9506; arpentages, (sub.) 9522; terres boisées vendues ou louées depuis le 1er juillet 1896, (mot. Foster pour doc.) 9922; terres fédérales du Yukon, approbation des règlements y relatifs, (projet de résolution Oliver) 9949, 10007; deuxième enquête, affaire Nixon, renseignements, (observ. Foster) 10010.
Territoires du Nord-Ouest, constitution en provinces, (voir "Provinces", lettre "P", et Alberta et Saskatchewan, lettre "A" et "S"), bill à cette fin, (int. Foster) 52, 276; impression du bill, retard, (int. Foster) 1745, (int. Haggart) 1832; impression d'un grand nombre d'exemplaires, (int. Sproule) 1868; correspondance à ce sujet, (mot. Monk pour doc.) 625; recettes du ministère du Revenu de l'intérieur et du ministère des Douanes, (mot. Roche pour doc.) 627; démission de fonctionnaires en 1904; droits de prise d'eau réservées pour fins d'élevage, rapports de M. Burlo[illegible] (mot. Roche pour doc.) 1458; constitution en provinces, quand sera présenté le projet de résolutions relatif aux bills à cette fin? (int. Maclean) 1662; caserne pour la troupe régulière, (sub.) 1710; colons n'ayant pas droit à un second homestead, autorisés à l'acquérir, (mot. Lake pour doc.) 2162; baux de pâturage, (int. Sproule) 5598; clôture en fer métallique le long de la frontière méridionale, construction, (int. Clements) 5598, 5698, (rép. par sir W. Laurier), débat, 5812 et suiv.; soumissions au sujet de cet ouvrage, (mot. Borden pour doc.) 5935, 6089, (sub.) 8879; représentation, bill (n° 156) modifiant loi y relative, 1ère l., 6173; en comité, 8982; 3e l., 9098; bill (n° 160) concernant les territoires du Nord-Ouest, 1ère l., 6232; 2e l., 8976, 8977; en comité, 8977; 3e l., 9626; chemins de colonisation, (sub.) 7765; gouvernement des Territoires, bureau des titres des terres, appointements du personnel, etc., (sub.) 9465; subvention au gouvernement, (sub.) 9847; fonctionnaires du gouvernement fédéral, ingérence dans les élections, (observ. Lake), débat, 9938 et suiv.
Thessalon, Ont., receveur de la poste, destitution, (int. Foster) 3317, (int. Boyce) 6233, (observ. Boyce), débat, 6323; documents à ce

sujet, dépôt, (observ. Mulock) 6362, 6786; (int. Boyce) 6369; brise-lames (sub.) 7735.
Thomson, capitaine Thomas, douanier à Port-Bruce, comté d'Elgin, destitution et remplacement, (int. Ingram) 1842.
Thornbury, dragage, (sub.) 7735.
Three-Fathom-Harbour, travaux de protection, (sub.) 7584.
Timbres de commerce: décision à ce sujet, (int. Monk) 5255, 7176, (int. Stockton) 5544, (int. Léonard) 7056, (int. Ames) 7859; bill (n° 196) modifiant le code criminel de 1892 à ce sujet, abolition, 1ère l., 9291; 2e l. et comité, (débat) 9629 et suiv.; amendements Fitzpatrick, 9643, 9653, adopté, 9654; amend. Guthrie, 9654, adopté, 9655; 3e l., 9745, 9747.
Tir : aide aux sociétés de, (sub.) 464, 9385.
Tignish, brise-lames, soumissions, (int. Lefurgey) 7175.
Tison, R. Aimé, employé à l'imprimerie de l'Etat, (int. Desjardins) 6612.
Toney-River, havre pour bateaux, (sub.) 9804.
Topographie militaire, (sub.) 458.
Toronto: port et brise-lames, travaux, état des frais, de 1880 à 1904, (mot. Macdonell pour doc.) 421; pont de la rue Yonge, construction d'un viaduc, (int. Kemp) 611 ; service météorologique, nouvel édifice, (int. Foster) 1201; hôtel des Douanes, changement et agrandissement, (sub.) 1650; salle d'exercice, nouveaux aménagements, (sub.) 1650; entrepôt de vérification, agrandissement, (sub.) 1651; casernes, construction, (sub.) 1658; hôtel des postes, installation de tubes pneumatiques, (sub.) 1658; soumissions demandées pour ces travaux, (int. Foster)5934, 6048; bureau auxiliaire, (sub.) 1660; bureau auxiliaire C, logement du concierge, (sub.) 1660; port, travaux, adjudication de l'entreprise, (int. Macdonell) 1840; nouveau bureau de poste, (int. Macdonell) 6983; port de Toronto, passe est, (sub.) 7735; brise-lames de l'île, prolongement, (sub.) 7737.
Toronto-centre: nouvelle élection, bref, (M. l'Orateur) 2951, (int. Foster) 3368, préparation d'une nouvelle liste d'électeurs, (int. Osler) 3368, (rép. de sir Wilfrid Laurier aux int. Foster et Osler) 3484.
Traîneaux à voiles, construction, (sub.) 9393.
Traîtres, nichée de, accusation de sir Mackenzie Bowell, premier ministre, contre ses collègues, en janvier 1896, (observ. Mulock) débat, 873 et suiv.
Transports: commission des, rapport, (int. Foster) 337, 422, (rép. de sir Wilfrid Laurier) 514; rapport, (mot. Daniel pour doc.) 2702; dépenses, (sub.) 7800, 8901; route fluviale de la baie Georgienne à Montréal, relevé, (sub.) 7811; dépenses de la commission, (int. Borden) 9903; rapports, (mot. Borden pour doc.) 9911; rapport concernant le port de Saint-Jean, N.-B., (mot. Daniel pour doc.) 9922; transports par chemins de fer, chaire à l'Université McGill, fondation, (sub.) 9598.
Travail: département du, rapport, (dépôt) 55, sub.): appointements et dépenses casuelles, 104; acte de la Colombie-Anglaise réglementant le travail dans les houillères, (int. Smith) 6612; département du (sub.), 7679.
Travaux publics, (sub.) : ministère : ingénieur en chef, 97 ; commis de seconde classe, 97; trois commis de seconde classe cadette, 97; dépenses casuelles, 98; travaux publics, 628; rapport, (dépôt) 764; bill (n° 51) concernant l'adjudication des travaux publics, 1ère l., 856; 2e l., 1745; en comité, 1745; 3e l., 1888; bill (n° 54), idem, modifiant la loi des travaux publics, 1ère l., 857; 2e l., 1752; 3e l., 1888; commis des travaux, appointements, (sub.) 1715; loi d'hygiène publique relative aux travaux publics, (sub.) 1929; l'hon. M. Sutherland, ministre des Travaux publics, malade, situation anormale, devrait donner sa démission, etc., (observ. Maclean) 2025, a-t-il offert sa démission? int. Borden) 5159; l'hon. M. Hyman nommé ministre des Travaux publics, (sir Wilfrid Laurier) 6444; ingénieur en chef, rétribution, (sub.) 6867; bureau de l'ingénieur en chef, appointements, (sub.) 7048; bureau de l'architecte en chef, appointements, (sub.) 7791; employés surnuméraires, (sub.) 7793, 7799; achat de livres, (sub.) 7800; travaux déjà autorisés, (sub.) 7802; nominations et augmentation d'appointements, (sub.) 9287; commis surnuméraires et autres auxiliaires, (sub.) 9828; documents concernant travaux publics, (mot. Foster pour doc.) 9912.
Trèfle graines de, exportation, (int. Cockshutt) 954.
Trésorerie, conseil de la, (sub.): appointements, 79; frais d'administration, 123; dépenses casuelles, appointements, 124; meilleure entente avec le bureau de l'audition, mesures prises par le Gouvernement à cette fin, (int. Lennox) 2024.
Trois-Rivières: gaz et éclairage électrique, inspection, (int. Paquet) 1838.
Tuberculose, moyens à prendre pour en diminuer les ravages, (mot. Perley) débat, 1409; (mot. Perley pour comité mixte des deux Chambres) 8842-43; rapport du comité, (M. Perley) 9610, (mot. Perley pour adop.) 9744; association canadienne ayant pour objet de combattre la tuberculose, allocation, (sub.) 7407.
Turner, John, gratification à sa veuve, (sub.) 6573.
Turriff, J. G., emploi, (int. Foster) 8460.

UNIONS ouvrières: enrgistrement des étiquettes et imposition d'amendes pour l'usage des étiquettes ainsi enregistrées, (mot. Smith pour comité sur projet de résolution) 285; bill (n° 10) à cette fin, 1ère l., 293; 2e l., 628; en comité, 732, 959, 1849; 3e l., 1860.
Union Saint-Joseph du Canada, bill (n° 151) la constituant en corporation, 1ère l., 5909; 2e l., 6104; en comité et 3e l., 8335.
Union Saint-Joseph d'Ottawa, requête demandant qu'elle soit constituée en corporation, 2598; motion pour lecture, réception et renvoi de ladite requête au comité des ordres permanents, 2599.

VALEURS provinciales comme placement de biens en fidéicommis en Angleterre, (mot. Borden pour doc.) 9761, 9923.
Valleyfield, édifice public, (sub.) 1195.
Vancouver, édifice public, construction, (sub.) 1714; essayerie, entretien, (sub.) 7897.
Venning, R. N., services spéciaux, saisies russes, (sub.) 6768.
Verdun, protection contre inondations, (mot. Monk pour doc.) 477.
Vétérans de 1866 et de 1870, octroi de terres en récompense de leurs services, (observ. Monk et Borden) 6174-75.
Vétérinaires inspecteurs, employés en 1902, 1903 et 1904 pour prévenir épizooties, (int. Clements) 2022.

Vibert, Philip, bill (n° 172) pour lui faire droit, 1ère l., 7254; 2e l., 7377, 7419; en comité et 3e l., 7797.
Victoria, port, dragage et enlèvement de roches, (sub.) 7746.
Victoria-Beach, quai, (sub.) 7584.
Victoria-Harbour, transport des dépêches de la gare au bureau de poste, (int.) Bennett) 2290.
Virden, salle d'exercice, construction, sub.) 1706.
"Visite royale au Canada en 1901", livre de M. Joseph Pope, impression en français, (observ. et int. Bergeron) 77.

WALLACE, port, travaux, (sub.) 7584.
Walsh, John, mis à la retraite, (int. Henderson) 8336.
Walton, R. N., de Toronto, arrêté aux Etats-Unis, (observ. Foster) 4319.
Waverley, Ont, receveur de la poste, (int. Bennett) 5547, 5934.
West-Arichat, quai, (sub.) 7585.
Wheatley-River, receveur de la poste, destitution et remplacement, (int. McLean) 4495; (mot. McLean pour doc.) 9922.
Whitby, port, dragage, (int. Christie) 2289, 7033.
White, Obur, chef de gare de l'Intercolonial à Fredericton, rapports contre lui, (mot. Crocket pour doc.) 202, 729.
White-Head, quai, (sub.) 7585.
Wiarton, dragage, (sub.) 7739.
William's-Head, service d'un vapeur, (sub.) 1924; quarantaine, (sub.) 7746.
Winnipeg, (sub.): dépôt de munitions de guerre, 1707; nouveau pavillon des immigrants, 1707; logement des sous-officiers, y compris le corps de garde, 1708; nouveau bureau de poste, construction, 1708; hôpital, 1930, (int. Wilson) 2422; entrepôt de douane, (sub.) 9770; station postale dans le nord de la ville, (sub.) 9771; nouveau dépôt d'immigrants, (sub.) 9771.
Wolfville, quai, (sub.) 7585.
Wood, Z. T., gouverneur intérimaire du Yukon, allocation, (sub.) 9466.
Woodhill, Seymour, emploi sur l'Intercolonial, (int. Barker) 2290.
Woodstock, salle d'armes et remise à canons, (sub.) 1105; terrain pour salle d'armes, (int. Crocket) 5041; champ de tir, achat, (int. Crocket) 5253.
Wright, comté, nouvelle élection, (M. l'Orateur) 101.

YARMOUTH, port, murs de soutènement, (sub.) 7585; hôpital de marine, construction, (sub.) 9388.
Yukon : Ordonnances du territoire du, (dépôt) 55 ; frais de déplacement des juges, (sub.) 131; shérif Eilbeck, emploi, (int. Bergeron) 131, congé, (int. Foster) 132; allocation de subsistance au personnel de la cour territoriale, (sub.) 138; entretien des détenus, (sub.) 140; témoins, jurés et interprètes, indemnités et frais, (sub.) 141; ouvrages de droit et papeterie pour l'usage des magistrats, des avocats et du personnel des tribunaux, (sub.) 141; dépenses diverses, y compris honoraires et appointements des employés attachés à l'administration de la justice, (sub.) 143; police fédérale, (sub.) 143; gouverneur actuel du Yukon, qui est-il? (int. Foster) 139; bibliothécaire du palais de justice, (int. Bergeron) 141; service postal au Yukon, état séparé, (sub.) 212, (int. Sproule) 212; fonctionnaires de la poste, allocation de subsistance, (int. Foster) 224; employés du département des Douanes, leur nombre, leurs appointements, (int. Bergeron) 430;
Concession Treadgold, rapport du juge Britton, (int. Sproule) 859, 1204; enquête, (observ. Borden) 7259;
Représentation, retard dans la publication du résultat de l'élection de 1904,(observ. Northrup) 473, retard dans l'ouverture des boîtes de scrutin, (observ. Borden) 1032, 1204, 1307; (rép. de sir Wilfrid Laurier à observ. Borden) 1115, 1204, 1313; édifices publics, (sub.) 1739; commissaire du Yukon (M. Congdon), démission et remplacement, (int. Borden) 5160 ;
Administration de ce territoire par une province, (observ. Thompson) 6646;
M. F. T. Congdon, nommé jurisconsulte du conseil territorial du Yukon, (int. Thompson) 7176; réformes à faire au Yukon, (observ. Thompson), débat, 7177 et suiv.;
Administration, (sub.): appointements et frais, 7892; subvention au conseil territorial, 7894;
Gendarmerie à cheval, solde de l'effectif,(sub.) 8868;
Chemins, (sub.) 9466;
Wood, Z. T., gouverneur intérimaire du Yukon, allocation, (sub.) 9466;
Terres fédérales, approbation des règlements y relatifs, (projet de résolution Oliver) 9949, 10007.